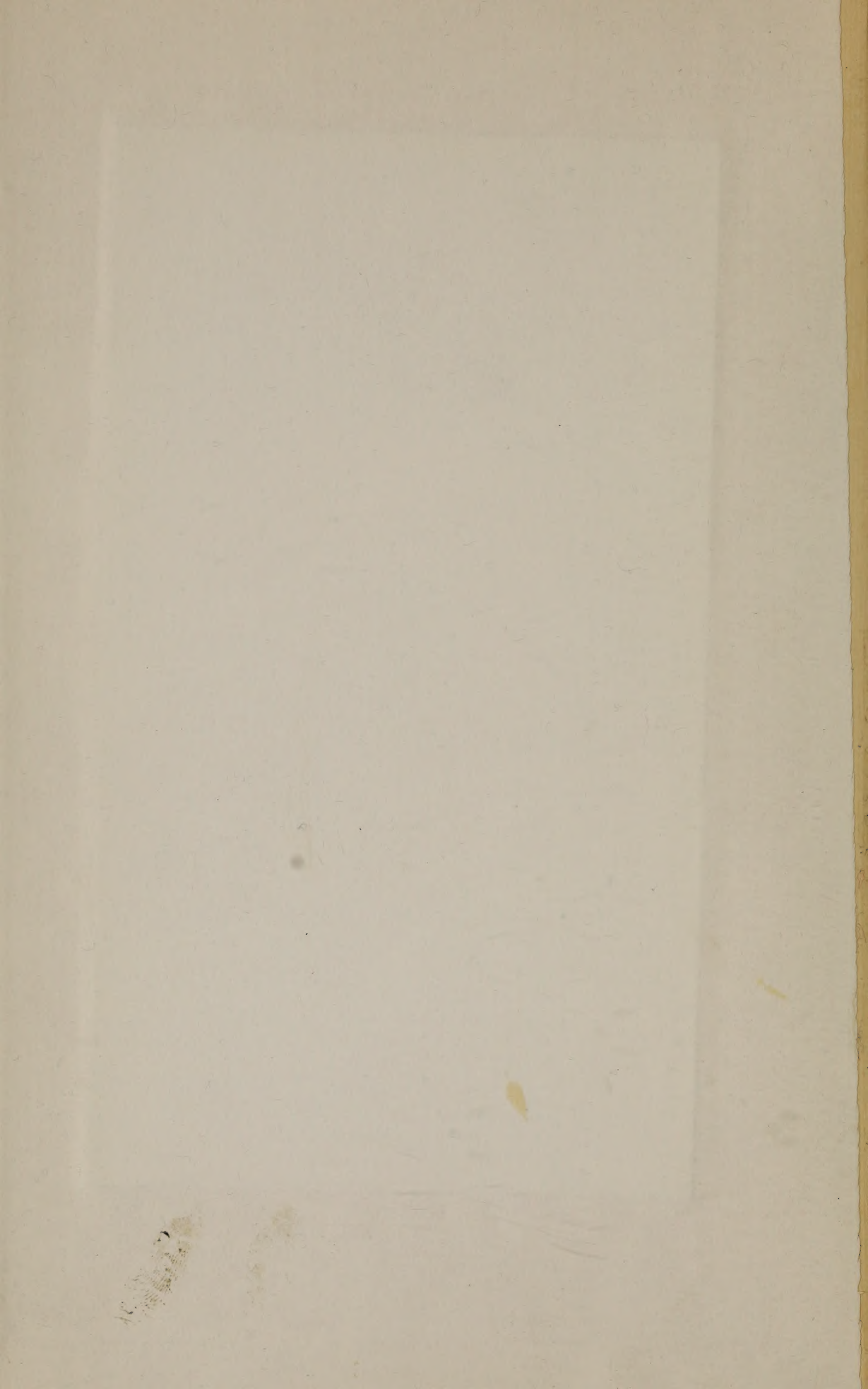
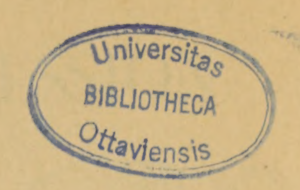





Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

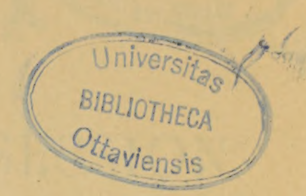



Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis



DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 9



TROISIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1898



OTTAWA
IMPRIMÉS PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1899

VOLUME XXXII.

☞Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

TROISIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1898.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p. i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

B

B

C

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME N° 1.

1. Rapport de l'auditeur général pour 1897. Présenté le 10 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding.... . ... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

2a. Estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 28 mars 1898, par l'honorable W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2b. Budget supplémentaire pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présenté le 17 mai 1898, par l'hon. W. S. Fielding........................ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

2c. Estimations supplémentaires pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 30 mai 1898, par l'hon. W. S. Fielding............ *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2d. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 7 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2e. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présentées le 7 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées de la puissance du Canada, à la date du 31 décembre 1897. Présentée le 10 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

3a. Rapport des dividendes restant impayés et des soldes non-réclamés dans les banques chartées du Canada, depuis cinq années ou plus, avant le 31 décembre 1897. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année terminée le 31 décembre 1897. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

4a. Relevés préliminaires des affaires des compagnies d'assurances sur la vie, au Canada, pour l'année 1897. Présentés le 9 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

4b. Sommaires des rapports des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année 1897. Présentés le 9 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding.... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 4.

5. Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 22 février 1898, par sir Richard Cartwright........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 5.

6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présentés le 7 février 1898, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME N° 6.

7. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présentés le 7 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7*a*. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 7 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Rapport du Revenu de l'intérieur, Falsification des substances alimentaires, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 16 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du ministre de l'Agriculture, pour l'année 1897. Présenté le 9 mars 1898, par l'hon. S. A. Fisher..........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*a*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour 1897. Présenté le 7 juin 1898, par l'hon. S. A. Fisher.............. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 7.

8*b*. Rapport sur les archives du Canada, 1897... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*c*. Rapport du commissaire de l'agriculture et de la laiterie.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*d*. Statistique criminelle pour l'année 1897...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 8.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 3 mai 1898, par l'hon. J. I. Tarte.........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice 1897. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. A. G. Blair............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 9.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (marine), pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 3 février 1898, par sir Louis Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (pêcheries), 1897. Présenté le 1er mars 1898, par sir Louis Davies............ .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*b*. Rapport sur l'expédition à la Baie d'Hudson et au golfe de Cumberland avec le steamer *Diana*, sous le commandement de William Wakeham, Marine et Pêcheries, Canada, 1897. Présenté le 21 avril 1898, par sir Louis Davies.........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*c*. Rapport du président du Conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année terminée le 31 décemcre 1897...........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 10.

12. Rapport du maître général des Postes pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 31 mars 1898, par l'hon W. Mulock.................. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13. Rapport annuel du département de l'Intérieur pour 1897. Présenté le 21 avril 1898, par l'honorable C. Sifton.................................. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 11.

13*a*. Rapport sommaire de la Commission Géologique pour l'année 1897. Présenté le 20 mai 1898, par l'hon. C. Sifton........................ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

14. Rapport annuel du département des Affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 9 mars 1898, par l'hon. C. Sifton.. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 12.

15. Rapport du Commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1897. Présenté le 14 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier..................... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du Secrétaire d'Etat pour 1897. Présenté le 24 mars 1898, par sir Wilfrid Laurier. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Rapport des membres canadiens de la Commission Internationale sur l'approfondissement des voies fluviales entre les grands lacs et l'Atlantique. Présenté le 9 juin 1898, par l'hon. A. G. Blair. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*b*. Liste du Service civil du Canada, 1897. Présentée le 7 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

16*c*. Rapport du Bureau des Examinateurs du Service civil, pour l'année 1897. Présenté le 26 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier............. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*d*. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 3 juin 1898, par l'hon. S. A. Fisher. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1897. Présenté le 3 février 1898, par l'hon. Orateur .... *Imprimé pour les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 13.

18. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1897 .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1897. Présenté le 23 mars 1897, par l'hon. F. W. Borden. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20. Copie d'un ordre en conseil concernant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 3 février 1898, par sir Louis Davies .... *Pas imprimée.*

20*a*. Reponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 avril 1897,—Etat faisant connaître le nombre de licences données pour faire la pêche dans le lac Erié en face de Elgin-Est et Ouest au moyen de seines, de rets à enclos ou de rets à mailler, et à qui elles ont été accordées, pendant les années 1895 et 1896 ; aussi, les noms de tous ceux qui ont demandé des licences pour l'année 1897, et les noms de ceux qui ont obtenu une licence et le montant payé par chacun. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports et correspondance se rapportant en quelque manière à l'octroi ou au refus de ces licences. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Ingram*.................. *Pas imprimée.*

21. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 12 avril 1897,—Etat faisant connaître tous les contrats pour le transport des malles qui ont été annulés ou qui ont pris fin dans Elgin-Est et Ouest, depuis le 15 juillet 1896. Aussi, copie de toute correspondance, rapports, soumissions reçues et contrats passés peur le transport des malles, depuis le 15 juillet 1896, avec les noms et les montants. Présentée le 4 février 1898.—*M. Ingram*.................................. *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

21*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 mai 1897, —Copie de toute correspondance et papiers annulant le contrat passé avec M. Finkle pour le transport des malles de Newburg à Kingston, *via* Camden-Est, Wilton, Odessa, etc. ; et copie des soumissions pour le transport des malles de Newburg à Kingston, *via* Camden-Est, Wilton, Odessa, etc., et de toute correspondance, rapports et papiers se rapportant à ce contrat. Présentée le 4 février 1898.—*M. Wilson.*
Pas imprimée.

21*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers et correspondance concernant les soumissions pour le contrat du service postal entre Shubénacadie et Dean, N.-E., y compris un état des soumissions reçues et un exposé des raisons qui ont fait donner le contrat à un nommé Guild. Présentée le 4 février 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper.*
Pas imprimée.

21*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 3 mai 1897,—Etat faisant connaître,— 1. Chaque contrat pour le transport des malles annulé depuis le 1er juillet 1896, la localité couverte par chaque contrat et le comté et la province. 2. Le nom de chaque entrepreneur. 3. Le prix de chaque contrat à l'époque de son annulation. 4. Le prix de chaque contrat dans le cas où de nouveaux contrats ont été passés. 5 La raison de l'annulation de chaque contrat. Présentée le 4 février 1898.—*M. Cameron*............ *Imprimée pour les documents de la session.*

21*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1898,—Copie de tous Ordres en Conseil, correspondance, rapports, soumissions, s'il en est, et papiers concernant le transport des malles entre Golden, C.-A., et Saint-Eugène, depuis juillet 1896, le nombre de voyages faits par chaque courrier et le montant payé à chacun. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Foster*............ *Pas imprimée.*

22. Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'auditeur général entre la seconde session du huitième parlement, 1897 et la session de 1898. Présentés le 7 février 1898, par l'honorable W. S. Fielding............ *Pas imprimée.*

23. Règles et ordres de la cour de l'Echiquier du Canada. Présentés le 7 février 1898, par l'honorable C. Fitzpatrick............ *Pas imprimés.*

23*a*. Règle générale de la cour Suprême, n° 87. Présentée le 25 mars 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick.
Pas imprimée.

24. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance conservée dans le département de l'intérieur concernant la garde et l'entretien des chevaux du gouvernement par S. J. Donaldson, de Prince-Albert, Saskatchewan, depuis octobre 1894 jusqu'à mai 1895, et se rapportant en quelque manière au fait que les dits chevaux ont été enlevés de la garde de Joseph Letellier de St. Just pour être confiés au dit S. J. Donaldson. Aussi, copie de tous comptes reçus de S. J. Donaldson pour la garde des dits chevaux et d'autres propriétés du gouvernement. Présentée le 7 février 1898.—*M. Davis*............ *Pas imprimée.*

25. Copie de l'ordre en conseil et du contrat passé entre Sa Majesté et MM. Mackenzie et Mann pour la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. Présentés le 8 février 1898, par l'hon. A. G. Blair. *Voir "les Procès-verbaux," page* 37.

26. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1897-98. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding............ *Pas imprimé.*

27. Rapport du commissaire de la police fédérale, pour l'année 1897. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick............ *Pas imprimé.*

28. Relevé des dépenses à compte de frais imprévus, du 1er juillet 1897 au 3 février 1898. Présenté le 10 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding............ *Pas imprimé.*

29. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 17 mai 1897,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant la pratique illégale de la pêche dans les eaux de la Colombie-Anglaise, et de tous papiers, rapports et correspondance au sujet de la contrebande sur le littoral de la Colombie-Anglaise. Présentée le 11 février 1898.—*M. Prior*............ *Pas imprimée.*

30. Rapport de M. W. T. Jennings, I.C., sur les routes conduisant au Yukon. Présenté le 11 février 1898, par l'hon. C. Sifton............ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

30*a*. Relevé du montant approximatif d'or récolté dans le district du Yukon depuis 1886 jusqu'à 1897, inclusivement. Présenté le 15 février 1898, par l'hon. C. Sifton.
Imprimé pour les documents de la session.

30*b*. Copie des papiers qui suivent, savoir :—1. Détails sur le type et la largeur de voie du chemin de fer de Kaslo à Slocan. 2. Proposition faite par J. Wesley Allison, représentant un syndicat, pour la construction du chemin de fer de Skagway, lac Bennett et Dawson-City. 3. Proposition faite par un syndicat, représenté par Lord Charles Montague, M. Clarence H. Mackay et M. H. Maitland Kersey, pour la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. 4. Lettres adressées au ministre de l'Intérieur par M. H. Maitland Kersey, en date des 22 et 23 janvier 1898. Présentée le 15 février 1898, par l'hon. C. Sifton. *Imprimée pour les documents de la session.*

30*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 22 février 1898, pour copie de tous papiers concernant toute proposition de M. Hamilton Smith pour la construction d'un chemin de fer vers le Yukon. Présentée le 22 février 1898, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour les documents de la session.

30*d*. Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mars 1898,—Etat indiquant toutes les offres reçues par le gouvernement pour la construction du chemin de fer Stikine-Teslin, ou pour la construction de tout chemin de fer ou tramway devant relier les eaux du Yukon avec l'océan Pacifique ; aussi tous les plans, devis et autres documents s'y rapportant et toute la correspondance échangée sur ce sujet. Présentée (au sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Wood.*
Pas imprimée

31. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant les noms, l'âge, les fonctions et le traitement de toutes les personnes employées dans les divisions intérieure et extérieure de chaque département du service civil ; aussi, les noms de ceux qui, ne faisant pas partie du service civil et étant employés par le gouvernement dans un département, ont été destitués, mis à leur retraite ou autrement démis de leurs fonctions depuis le 13 juillet 1896 dans les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête d'instituée ; le dit état spécifiant de quelle manière et pour quelles raisons la démission a été faite, la durée de l'avis donné aux personnes renvoyées, et le montant de la pension ou de la gratification accordée ; cet état indiquant aussi le nom, l'âge, l'emploi et le salaire ou la rétribution de chaque personne nommée dans le service civil à la place d'un employé démis ou en conséquence de cette démission. Présentée (au Sénat) le 16 mars 1898.—*Hon. M. Kirchhoffer.*
Imprimée pour les documents de la session.

31*a*. Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant :—(1.) Le nombre de commissions délivrées et le nombre et les noms de tous les commissaires nommés par arrêtés du conseil ou autrement, depuis le onze juillet dernier, pour faire une enquête et un rapport sur les accusations portées contre des employés publics temporaires ou permanents d'avoir commis des actes blessants de partisannerie pendant la dernière élection fédérale ou en tout autre temps. (2.) Le nombre de commissions délivrées et le nombre et les noms de tous commissaires nommés pour faire une enquête et un rapport sur les accusations portées contre des employés publics temporaires ou permanents autres que ceux indiqués au paragraphe précédent. (3.) Le nombre et les noms de tous commissaires nommés pour s'enquérir de toutes réclamations faites contre le gouvernement, et la décision de ces commissaires sur ces réclamations. (4.) La date de chaque commission ainsi délivrée et la date de la nomination de chaque commissaire, ses noms, résidence et qualité. (5.) Le temps consacré à chaque enquête par chaque commissaire. (6.) Le montant payé ou à payer à chaque commissaire en honoraires, allocation quotidienne, rétribution, frais de route, dépenses incidentes de toute sorte. (7.) Le nombre de témoins assignés dans chaque cas à comparaître devant les commissaires enquêteurs. (8.) Le montant payé ou à payer à chaque témoin comme rémunération, allocation quotidienne, frais de route ou pour toute autre nature de services rendus. (9.) Le nombre d'huissiers et de constables employés dans chaque cas, et le montant payé ou à payer à chacun d'eux pour services rendus à quelque titre que ce soit. (10.) Les noms des avocats ou conseils retenus ou engagés par la Couronne pour conduire chaque cas et le montant payé ou à payer à chacun d'eux. (11.) Copie de tous rapports adressés à des chefs de départements ou à Son Excellence le gouverneur général en conseil par ces commissaires, faisant connaître leur décision en chaque cas ; aussi, une indication des mesures prises à la suite par tout chef de département ou par le gouverneur général en conseil. (12.) Le nom, l'âge, l'emploi et le salaire des personnes nommées à quelque charge ou

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

emploi sous le gouvernement au lieu de celles qui auraient été destituées en conséquence des rapports présentés par les dits commissaires. Présentée (au Sénat) le 16 mars 1898. *Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Imprimée sous forme abrégée.*

31*b*. Réponse supplémentaire au n° 31*a*. Présentée (au Sénat) le 25 mars 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Voir* 31*a*.

31*c*. Réponse supplémentaire au n° 31*a*. Présentée (au Sénat) le 18 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Voir* 31*a*.

31*d*. Réponse supplémentaire au n° 31*a*. Présentée (au Sénat) le 27 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Voir* 31*a*.

31*e*. Réponse supplémentaire au n° 31*a*. Présentée (au Sénat) le 31 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..*Voir* 31*a*.

32. Etat relatif aux dépenses pour primes de pêche pour l'exercice 1896-97. Présenté le 15 février 1898, par sir Louis Davies..*Pas imprime*

33. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1897. Présenté le 16 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Pas imprimé.*

34. Relevé détaillé de toutes les obligations enregistrées dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé du 5 avril 1897, soumis au parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19, des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 16 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick..*Pas imprimé.*

35. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 18 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding........................*Pas imprimé.*

36. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 22 février 1898, pour copie de tous papiers concernant l'établissement d'une ligne de navires entre le Canada et la France. Présentée le 22 février 1898, par sir Wilfrid Laurier............*Imprimée pour les documents de la session.*

37. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mai 1897,—Copie de toutes dépositions, déclarations, rapports, ordres en conseil, correspondance, etc., concernant la destitution de M. P. Laberge, ci-devant député-maître de poste de la cité de Québec. Présentée le 2 mars 1898.—*M. Casgrain*........................*Pas imprimée.*

37*a*. Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 février 1898.—Copie de toute correspondance, plaintes, preuve et rapports dans l'affaire de Benjamin Palmer, gardien de phare à Palmer's Point, comté de Kent, N.-B. Présentée le 3 mars 1898.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

37*b*. Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mars 1898.—Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Jean B. B. Prevost, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite de D. Desroches, percepteur du revenu pour la division de l'accise de Terrebonne. Présentée le 22 mars 1898.—*M. Chauvin*..............*Pas imprimée.*

37*c*. Réponse supplémentaire à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 5 avril 1897,—Etat donnant les noms de tous les commissaires nommés par le gouvernement ou par aucun des ministres pour entendre les accusations et faire une enquête sur la conduite des employés civils du gouvernement ou d'aucun de ses départements, depuis juillet 1896, ainsi que le chiffre du traitement ou des allocations de chacun d'eux, et le temps pendant lequel chacun a été employé, et le montant total payé. Aussi, copie de tous rapports faits par ces commissaires au gouvernement ou à aucun de ses membres, et copie de l'autorisation et des instructions données à ces commissaires. Présentée le 25 mars 1898.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

37*d*. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance et papiers concernant la nomination de R. S. Thompson. comme maître de poste de la ville d'Oxford, comté de Cumberland, N.-E., la destitution de Henry Smith, titulaire de cet emploi, des demandes faites pour cette charge et de la correspondance à ce sujet. Aussi, copie de

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

tous rapports ou accusations (s'il en est) contre le dit R. S. Thompson pour vente de liqueurs contrairement aux dispositions de l'Acte Scott et pour contrebande ou autres accusations, et de tous papiers faisant connaître quelle mesure (s'il en est) a été prise au sujet de ces accusations. Présentée le 28 mars 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.................... *Pas imprimée.*

37e. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous les papiers, correspondance et rapports se rapportant à la destitution de S. R. Griffin, Isaac Harbour, N.-E., comme maître de poste, y compris une pétition signée par les sept-huitièmes (plus ou moins) des électeurs du dit district demandant de continuer dans son emploi un officier qui avait vingt-deux ans et demi de service. Présentée le 12 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*...*Pas imprimée.*

37f. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1898.—Copie de tous papiers, lettres, correspondance, dépositions, rapports, documents, etc., concernant la suspension de Victor J. A. Venner, comme agent pour la bande des Indiens de Ristigouche. Présentée le 12 avril 1898.—*M. McAlister*............... *Pas imprimée.*

37g. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes lettres, papiers et correspondance ou rapports entre le ministre de l'Intérieur ou aucun de ses employés et tout agent ou tous agents des Sauvages touchant la destitution du docteur W. T. Orton, comme surintendant médical des Sauvages dans la province du Manitoba. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Sproule*.. *Pas imprimée.*

37h. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre quelque ministre de la Couronne et autres personnes concernant le renvoi du service de John Walker, comme gardien des bains souterrains de Banff, T. N.-O. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Davin*.. *Pas imprimée.*

37i. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous rapports et correspondance officielle se rapportant en quelque manière à la destitution de David Ross, gardien de pêcheries pour la branche nord-est de la rivière Margaree, dans l'Ile du Cap-Breton. Présentée le 28 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.......................... *Pas imprimée.*

37j. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers, correspondance et ordres concernant la destitution de François Corbeil, ci-devant gardien de quai sur le canal de Lachine. Présentée le 4 mai 1898.—*M. Bergeron*.................. *Pas imprimée.*

37k. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers, concernant la destitution de Charles Hoar, employé de l'Intercolonial à Pictou, N.-E. Présentée le 4 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.............. *Pas imprimée.*

37l. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat donnant,—(*a*) Les noms des employés renvoyés par le gouvernement, par voie de destitution ou autrement, sur le canal Welland et son coursier d'alimentation, depuis le 13 juillet 1896 jusqu'au 1er mars 1898. (*b*) Les années de service de chaque employé ainsi renvoyé. (*c*) Le chiffre de l'allocation de retraite, s'il en est. (*d*) La cause de la destitution dans chaque cas. (*e*) Le montant du salaire annuel que chaque employé retirait. (*f*) Les noms des nouveaux employés nommés, permanemment ou temporairement, entre les dates susdites. (*g*) Le montant du salaire à payer à chacun de ces nouveaux employés permanents ou temporaires. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Montague.* *Pas imprimée.*

37m. Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Etat donnant,—(*a.*) Les noms de tous les employés révoqués par le gouvernement, par destitution ou autrement, sur le canal Lachine, du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898. (*b.*) Les années du service de chacun. (*c.*) Le chiffre de l'allocation de retraite s'il en est. (*d.*) La cause de la révocation dans chaque cas. (*e.*) Le chiffre du salaire annuel de chacun à la date de la révocation. (*f.*) Les noms des nouveaux employés nommés permanemment ou temporairement du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898. (*g.*) Le chiffre du salaire mensuel à payer à chaque nouvel employé permanent ou temporaire. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Quinn*..................... *Pas imprimée.*

37n. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la destitution de R. H. Simonds employé dans les bureaux généraux de l'Intercolonial à Moncton, N.-B. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Powell.* *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

37o. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance au sujet de la destitution de Thos. Walton, ci-devant agent de la bande des Sauvages de l'Ile Parry. Aussi copie du rapport de l'enquête faite à ce sujet. Présentée le 6 mai 1898,—*M. McCormick*.......................................*Pas imprimée.*

37p. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1898, demandant,—1. Copie de toutes plaintes portées par affidavit ou autrement contre John Taylor, ci-devant maître de poste de la cité de Belleville ; 2. Copie de tout arrêté en conseil retranchant le bureau de Belleville de la classe des bureaux de cité pour le mettre dans celle des bureaux de ville ; 3. Un état donnant les noms des employés du dit bureau qui ont été renvoyés, leur âge, leur temps de service, le montant de la gratification accordée à ceux qui avaient servi moins de dix ans, et le montant de la pension de retraite allouée à ceux qui avaient dix ans ou plus de service ; 4. Un état donnant les noms des employés qui ont été réintégrés et les salaires qu'ils reçoivent actuellement en sus de leur pension de retraite ; 5. Les raisons pour lesquelles mademoiselle I. M. Newberry et W. B. Walker n'ont pas été employés de nouveau et ont été remplacés par deux personnes sans expérience ; 6. Copie de toute correspondance échangée entre des membres de l'association de réforme de Belleville ou toutes autres personnes relativement au transfert du bureau de poste de Belleville de la classe des bureaux de cité à celle des bureaux de ville ; ainsi qu'à la révocation ou destitution du maître de poste ou de commis du dit bureau ; et copie de toutes pièces produites par les députations qui sont venues à Ottawa par rapport à l'affaire du dit bureau. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*........*Pas imprimée.*

37q. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute accusation, preuve et rapport d'enquête, correspondance et papiers concernant la destitution de Thomas H. Miller, comme préposé à l'engagement au port de Bear-River, comté d'Annapolis, N.-E., et la nomination d'Albert Harris. Présentée le 9 mai 1898.—*M. Mills*.................*Pas imprimée.*

37r Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Josep Steeves, ci-devant maître de poste à Elgin, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur. Présentée le 12 mai 1898.—M. *McInerney*......*Pas imprimée.*

37s. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous ordres en conseil, rapports de l'inspecteur ou autres officiers du département des Postes, et de toute correspondance concernant le renvoi ou la retraite de M. M. G. McLeod, du service des postes dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 13 mai 1898.
Sir C. Hibbert Tupper.......................................*Pas imprimée.*

37t. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant la destitution de D. Bain, écr., agent à la station de Port-Mulgrave, sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 17 mai 1898.
Sir C. Hibbert Tupper.......................................*Pas imprimée.*

37u. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mai 1898,—Copie de tous ordres en conseil, plaintes, dépositions, rapports, correspondance, papiers et documents en rapport avec la destitution de M. Elzéar Lanouette, maître de poste de Sainte-Anne de la Pérade, et la nomination de son successeur. Présentée le 18 mai 1898.
M. Marcotte.......................................*Pas imprimée.*

37v. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Joshua L. Steeves, ci-devant percepteur des douanes à Hillsboro, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur. Présentée le 25 mai 1898.
M. McInerney.......................................*Pas imprimée.*

37w. Réponse à une adresse de la Chambre dee Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en conseil, papiers, correspondance, preuve et rapports se rapportant à l'enquête sur les accusations portées contre M. A. F. Cameron, du service des douanes à Sherbrooke, Nouvelle-Ecosse, et sur son renvoi d'office. Présentée le 25 mai 1898.
Sir C. Hibbert Tupper.......................................*Pas imprimée.*

37x. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance, ordres en conseil et pétitions, avec les noms des signataires, concernant la destitution de James M. Aitken, sous-percepteur des douanes au port extérieur de Montague, I.P.-E., et les motifs de sa destitution. Présentée le 25 mai 1898.
M. Macdonald (King's).......................................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

37*y*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mai 1898,—Copie de tous papiers concernant la destitution de John F. Tennant, ci-devant percepteur des douanes à Gretna, Manitoba. Présentée le 30 mai 1898.—*M. Quinn*. .*Pas imprimée.*

37*z*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Etat donnant : 1. Les noms de toutes les personnes qui, après avoir été au service du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest, ont cessé d'être employées depuis juin 1896 ; 2. La date à laquelle leur service a pris fin et la raison de leur destitution dans chaque cas. Présentée le 2 juin 1898.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

37*aa*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 juin 1898, pour un état indiquant tous les changements opérés parmi les officiers et employés du département des douanes dans le comté du Cap-Breton, depuis juin 1896 ; et aussi, pour copie de toutes lettres, papiers, pétitions, télégrammes et correspondance recommandant ces changements ou s'y rapportant. Présentée le 3 juin 1898.—*Hon. W. Paterson*.................................*Pas imprimée.*

37*bb*. Répose à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1897, demandant copie de toute correspondance échangée entre les différents départements ou leurs employés et M. Choquette, député de Montmagny, au sujet de la destitution des personnes suivantes : Charles Bouffard, directeur du bureau de poste à Berthier ; Louis Lavoie, directeur du bureau de poste à l'Ile aux Grues ; Joseph Bossinotte, directeur du bureau de poste au Cap Saint-Ignace ; Michel St. Pierre, directeur du bureau de poste à Saint-Paul du Buton ; Mme Cyp. Dunne, directrice du bureau de poste à Saint-Pierre, Rivière du Sud ; Napoléon Dugal, directeur du bureau de poste à Beaubien ; Cléophas Bélanger, directeur du bureau de poste à Landvilla ; Mme Ignace Mercier, directrice du bureau de poste à Mercier ; Alfred Dubé, employé sur l'Intercolonial ; J.-B. Proulx, employé sur l'Intercolonial ; Xavier Simoneau, employé sur l'Intercolonial ; Xavier Poitras, employé sur l'Intercolonial ; Sifroid Fortier, employé sur l'Intercolonial ; Télesphore Gendreau, maître du havre de Montmagny ; Maxime Dubé, officier de douane (*preventive officer*) ; Télesphore Gendreau, gardien du quai de Saint-Thomas. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1898.—*Hon. M. Landry*.................................*Pas imprimée.*

38. Commission du major Walsh en qualité d'officier exécutif du Yukon. Présentée le 4 mars 1898, par Sir Wilfrid Laurier.................................*Imprimée pour les documents de la session.*

38*a*. Copie des ordres en conseil des 17 et 26 août 1897, nommant James Morrow Walsh, écr, principal officier exécutif du gouvernement dans les Territoires du Yukon. Présentée le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton.................................*Imprimée pour les documents de la session.*

38*b*. Réponse à une Adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mars 1898,—Copie des lettres et rapports reçus par le gouvernement ou quelqu'un des ministères du commissaire Walsh au cours de son voyage au district du Yukon ou depuis qu'il y est rendu. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson*..........*Imprimée pour les documents de la session.*

38*c*. Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en Conseil, commission, instructions, correspondance et papiers concernant la nomination et les devoirs du major Walsh, commissaire du district du Yukon, y compris tous avis concernant ses devoirs avant comme après son arrivée à Dawson-City. Présentée le 23 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*........*Imprimée pour les documents de la session.*

39. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellenee le gouverneur général, en date du 7 mars 1898, demandant copie de la correspondance échangée entre Sir Wilfrid Laurier et M. Foster, des Etats-Unis d'Amérique, à la suite de la réunion des arbitres sur la question des phoques à fourrure de la mer de Behring. Présentée le 7 mars 1898.—*Sir Wilfrid Laurier.* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

40. Etat des affaires de la Compagnie de prêt et de placement Anglo-Canadienne (à responsabilité limitée), à la date du 31 décembre 1897. Présentée le 7 mars 1898.—*M. l'Orateur*...*Pas imprimée.*

41. Copie de l'ordre en conseil du 15 juillet 1897, en vertu duquel le droit de dragage dans la rivière Saskatchewan du Nord a été concédé à M. G. A. Drolet, et dans lequel sont énoncées les conditions de la dite concession. Présentée le 7 mars 1898.—Par l'Orateur..............*Pas imprimée.*

41*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de l'acte de concession minière accordée au chevalier Drolet. Présentée le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton..........*Imprimée pour les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

42. Etat indiquant les réductions et remises faites durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1897, en vertu de la clause 141 qui a été ajoutée à l'Acte des Sauvages par la clause 8, chapitre 35, 58-59 Vic. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton.................................... *Pas imprimé.*

43. Aussi,—Relevé de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien depuis le 1er octobre 1896 jusqu'au 1er octobre 1897. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton...*Pas imprimé.*

43*a*. Etat donnant la correspondance, etc., concernant les affaires de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien échangée par le département de l'Intérieur depuis le dernier état présenté au parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. *Pas imprimé.*

44. Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, aux termes de la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chapitre 54 des Statuts Revisés du Canada et ses amendements. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton ....*Pas imprimé.*

44*a*. Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie-Anglaise* aux termes du paragraphe (*d*) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Anglaise. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton...*Pas imprimé.*

45. Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* aux termes de l'Act d'irrigation du Nord-Ouest, 57-58 Vic., chap. 30, etc. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon C. Sifton. *Pas imprimé.*

46. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil durant l'année civile 1897, ainsi que l'emploi auquel chacune d'elles a été nommée ou promue. Présenté le 10 mars 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière. *Imprimé pour les documents de la session.*

47. Correspondance, etc., concernant l'établissement d'une agence ou d'agences de la banque Canadienne de Commerce dans le district du Yukon. Présentée le 10 mars 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution.*

48. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, soumissions demandées et reçues, ordres en conseil, et papiers se rapportant au service rapide sur l'Atlantique. Présentée le 14 mars 1898.—*Sir Adolphe Caron*...*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat faisant connaître le nombre d'acres ensemencés, l'espèce de grains semés, et le montant récolté sur chaque réserve sauvage dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 24 mars 1898.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

49*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant le nombre d'acres de terre réservés pour la colonisation dans les Territoires du Nord-Ouest ; le nombre d'acres réservés pour le même objet dans le Manitoba ; le nombre d'acres dans les Territoires du Nord-Ouest vendus aux chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour les chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour le gouvernement ; le nombre d'acres colonisés ; le nombre d'acres dans le Manitoba vendus aux chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour les chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour le gouvernement ; le nombre d'acres colonisés. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Davin*...*Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1898,—Copie de tous rapports, recommandations, etc., adressés par le conseil du barreau de Montréal au ministre de la justice au sujet des juges de la province de Québec. Présentée le 24 mars 1898.—*M. Bergeron.* *Pas imprimée.*

51. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 février 1898,—Etat indiquant le nombre de permis délivrés pour l'introduction des liqueurs spiritueuses et enivrantes dans le district du Yukon, la date de ces permis, les noms des personnes qui les ont reçus, le nombre de gallons que portaient ces permis et le droit que le gouvernement a exigé par gallon. Présentée (au Sénat) le 29 mars 1898.—*Hon. M. Perley*....................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

51a. Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1898,—Correspondance, par lettres ou télégrammes, échangée entre le gouvernement fédéral à Ottawa et Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, relativement aux permis donnés pour l'introduction des liqueurs dans le district du Yukon dans les derniers six mois; aussi la correspondance échangée avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, concernant le droit de ce gouvernement d'accorder des permis pour l'introduction des liqueurs enivrantes dans le district du Yukon. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Perley.*
Imprimée pour les documents de la session.

52. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Etat faisant connaître le nombre de tonnes de houille grasse et de charbon menu importé des Etats-Unis en 1896, aux différents ports d'entrée, et le montant des droits perçus à ces ports, ainsi que le droit payé par les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien. Présentée le 31 mars 1898.—*M. Roche.*
Pas imprimée.

53. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mai 1897,—Copie de la cédule B, déposée sur la table de la Chambre à la dernière session, faisant connaître les recommandations du bureau de la Trésorerie telles que soumises par un rapport du conseil à Son Excellence le gouverneur général les 6 et 7 juillet 1896, et destinées à être approuvées par lui; aussi, un état démontrant l'action prise par le gouvernement sur chacune de ces nominations telles que faites par le dit ordre en conseil approuvé par Son Excellence, ou, dans le cas où aucune action n'a été prise, la raison de ce faire. Présentée le 13 avril 1898.—*Sir Charles Tupper*.......*Imprimée pour les documents de la session.*

54. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, etc., non encore soumise à la Chambre, entre le gouvernement du Canada et celui de Terreneuve au sujet de l'entrée de cette Ile dans la Confédération; aussi, copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Terreneuve au sujet de l'établissement de relations commerciales plus libres entre Terreneuve et le Canada. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Martin.* .....*Imprimée pour les documents de la session.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat indiquant le nombre de minots de blé placés dans les élévateurs à Fort-William, du 15 septembre 1897 au 15 janvier 1898, et les diverses qualités (*grades*) de ce blé, tel qu'atteste par l'inspecteur de grains nommé par le gouvernement à cet endroit. Aussi, le nombre de minots de blé expédiés de ces élévateurs durant la même période et les diverses qualités de ce blé tel qu'atteste par le dit inspecteur. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Richardson*.......*Pas imprimée.*

55a. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1898,—Etat indiquant la quantité de blé importée dans le Dominion depuis le 30 juin dernier; la quantité de blé exportée durant la même période; la quantité de blé exportée du Manitoba pendant la même période. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Wark*.......*Pas imprimée.*

56. Correspondance au sujet de l'immigration japonaise. Présentée le 13 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier.......*Pas imprimée.*

57. Copies de tous arrangements, non encore déposés sur la table, qui ont été conclus entre le département des Chemins de fer et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer au sujet du prolongement vers Montréal du chemin de fer Intercolonial. Présentées le 19 avril 1898, par l'hon. A. G. Blair.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

58. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement britannique et celui du Canada au sujet de la conférence des premiers ministres des colonies tenue à Londres en juin 1897, conformément à l'invitation de M. Chamberlain du 28 janvier précédent, et copie des minutes de cette conférence. Présentée le 20 avril 1898.—*M. Foster..Imprimée pour les documents de la session.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie de toutes dépositions et papiers en rapport avec la cause de la Reine *vs* H. B. Cameron pour libelle, soit devant le magistrat de police ou la cour du Banc de la Reine à Montréal, y compris copie du jugement prononcé par le juge Wurtele sur la motion demandant que les cautions soient libérées. Présentée le 20 avril 1898.—*M. Bostock.* ....*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1898,—Etat indiquant le coût des *Débats* chacune des années 1890 à 1897 inclusivement, y compris le coût de la sténographie, transcription, traduction, impression, reliure, transport par malle et *express*, et toutes autres dépenses se rattachant au système actuellement suivi pour la publication des *Débats* de la Chambre. Présentée le 21 avril 1898.—*M. Ellis*...*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toutes demandes ou recommandations pour des emplois comme facteurs des postes dans la cité de Brantford, dans le service de distribution gratuite promis par le ministre des postes. Présentée le 24 avril 1898.—*M. Clancy*...*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat donnant,—(*a*) les noms et nominations des membres de l'état-major et des employés du Collège Militaire Royal du Canada, qui ont été retranchés de la force entre le 30 juin 1896 et le 31 décembre 1897 ; (*b*) les dates correspondantes ; (*c*) les conditions respectives de leur engagement quant à la durée ; (*d*) la longueur respective du service qu'ils ont fait ; (*e*) l'allocation de retraite, s'il en est, donnée à chacun ; (*f*) les raisons pour lesquelles ces allocations ont été données, et les principes en vertu desquels elles sont données, avec explication des exceptions, s'il en est ; (*g*) les nominations qui ont été faites, après la création des vacances, et les dates de ces nominations ; (*h*) les dépenses supplémentaires causées au public par ces nouvelles nominations (en dehors des nominations faites pour cause de décès), y compris les dépenses de voyage, d'hôtel et autres dépenses occasionnées à cet effet ; (*i*) dans le cas de vacances résultant de décès, les montants accordés aux familles des employés décédés.—Présentée le 21 avril 1898.—*M. Tyrwhitt*...*Pas imprimée.*

62*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance et rapports directs ou indirects, et de toutes communications verbales entre les autorités impériales, les autorités du Canada et le commandant du Collège Militaire Royal du Canada au sujet des commissions données, dans les années 1898 et 1899, dans les forces régulières de Sa Majesté, à des cadets du Collège Militaire Royal du Canada. Présentée le 21 avril 1898.—*M. Tyrwhitt*...*Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Copie de tous mémoires, déclarations et autres documents du gouvernement de la province du Manitoba au sujet d'une réclamation non réglée originant du fait que les frais de construction d'édifices publics ont été mis à la charge de cette province ; et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 21 avril 1898.—*M. LaRivière.*

Imprimée pour les documents de la session.

64. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à la réclamation de E. J. Walsh, écr, contre les autorités des Iles-sous-le-Vent. Présentée le 25 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*...*Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers se rapportant au congé définitif de William J. Spencer, de la police à cheval du Nord-Ouest, qui a été blessé le 14 mai 1885, pendant qu'il faisait la patrouille dans les Buttes à l'Aigle avec un détachement faisant partie de la colonne du colonel Otter ; aussi, copie du rapport et de la recommandation de la commission à laquelle cette question avait été soumise. Présentée le 25 avril 1898.—*M. Davin*...*Pas imprimée.*

66. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur l'état et l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Présenté le 26 avril 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick.

Pas imprimé.

67. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, estimés, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement concernant la submersion annuelle des fermes à Sainte-Geneviève, dans le comté de Jacques-Cartier, causée par l'exécution de travaux publics dans la rivière Ottawa. Présentée le 26 avril 1898.—*M. Monk*...*Pas imprimée.*

68. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, estimés, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement au sujet de la construction d'un quai à la Pointe-Claire, dans le comté de Jacques-Cartier. Présentée le 26 avril 1898.—*M. Monk*...*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

68*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le département des travaux publics et M. L. H. Masson, de Saint-Anicet, concernant le quai du gouvernement à cet endroit. Aussi, copie de toute correspondance entre le dit département et des citoyens de Saint-Anicet au sujet de la construction d'une jetée au dit quai. Présentée le 28 avril 1898.—*M. Bergeron* .... *Pas imprimée.*

69. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de toute correspondance, rapports, ordres en conseil et papiers concernant l'impression du "Guide Officiel du Klondike" qui a été donnée à M. Daniel Rose, de Toronto. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Foster* .... *Imprimée pour les documents de la session.*

70. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie des papiers et documents suivants : (*a.*) La commission délivrée à M. Rothwell, greffier en loi dans le département de l'intérieur, Ottawa, l'autorisant à faire une enquête sur les griefs de certains colons établis dans les limites de la zone des terres de la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'île de Vancouver ; (*b.*) Toute la preuve faite à cette enquête à Nanaïmo, Victoria ou ailleurs ; (*c.*) Tous les rapports faits par le dit Rothwell sur toutes questions relevant de l'enquête instituée sous l'empire de la dite commission. Présentée le 27 avril 1898.—*M. McInnes* .... *Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers concernant l'adjudication du contrat pour la construction du pont de chemin de fer à Edmonton, y compris les annonces, devis, soumissions, contrats et leur modification subséquente, et correspondance. Aussi, état concernant les confiscations se rapportant à ce contrat et la décision du gouvernement à ce sujet. Aussi, état indiquant la condition de ces travaux actuellement. Présentée le 28 avril 1898.—*M. Davin* .... *Pas imprimée.*

72. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance (qui peuvent être raisonnablement produits) entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet de l'amélioration des défenses du Canada. Présentée le 2 mai 1898.—*M. Casgrain* .... *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le maire de Gananoque ou toute autre personne et le gouvernement au sujet de l'enlèvement de la salle d'exercices militaires de la dite ville ; aussi, de toute correspondance concernant la vente ou l'acquisition d'un nouvel emplacement ; aussi de toutes offres faites par le président de la Société d'agriculture de la dite ville ou toute autre personne de louer ou vendre un édifice convenable pour y emmagasiner les armes et accoutrements ; et aussi, de toute autre correspondance avec le gouvernement ayant trait au même sujet. Présentée le 4 mai 1898. *M. Taylor* .... *Pas imprimée.*

73*a*. Réponse supplémentaire au n° 73. Présentée le 11 mai 1898. *M. Taylor* .... *Pas imprimée.*

73*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant,—(*a.*) Quels travaux ou réparations ont été exécutés à la salle d'exercices militaires à Montréal, depuis le 1er septembre 1896 ; (*b.*) Le coût estimatif des dits travaux ; (*c.*) Les noms de ceux qui ont exécuté les travaux et les montants payés à chacun par le gouvernement ; (*d.*) Le mode suivi pour demander des soumissions pour ces travaux. Présenté le 11 mai 1899.—*M. Monk*. . *Pas imprimée.*

74. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 31 mars 1898,—Copie de la correspondance et des mémoires, documents, arrêtés du conseil, etc., relatifs à la question des écoles du Manitoba, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Bernier*......... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

74*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 31 mars 1898, demandant un état indiquant la quantité de terres réservées pour les écoles dans le Manitoba, la quantité de ces terres qui ont été vendues et le prix de leur vente ; le montant perçu sur le prix d'achat, les sommes encore dues au gouvernement, la manière dont ce fonds est placé et administré, le montant déjà payé à la province du Manitoba, avec indication de ce qui a été payé sur le capital et les intérêts, le montant restant au crédit de la province, tant en capital qu'en intérêts, les dates des paiements faits dans chaque cas, le montant de chaque paiement ; aussi, la correspondance, les documents, mémoires, etc., et les arrêtés du conseil relatifs à ce sujet. Présentée (au Sénat) le 31 mai 1898.—*Hon. M. Bernier.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

75. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 mars 1898,—Copie de toute la correspondance échangée entre M. J. A. J. McKenna, le représentant du ministère de l'intérieur, et tout membre du gouvernement de la Colombie-Britannique, relativement au projet de transfert des sauvages de la réserve Songhees, dans la cité de Victoria, à quelqu'autre endroit de la Colombie-Britannique. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Templeman.* *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur générel, en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant le nombre des billets de chemins de fer qui ont été vendus durant l'année 1896 par les différentes compagnies de chemins de fer du Canada, et distinguant ceux au-dessous du taux de deux cents par mille d'avec ceux au-dessus de ce taux. Aussi, le nombre de polices d'assurances sur la vie en vigueur, d'après l'échelle suivante : $500 et au-dessus, $1,000, $2,000, $5,000. $10,000, $25,000, $50,000. Aussi, le nombre d'assurances sur les enfants et le montant de cette classe d'assurances. Présenté (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Boulton*.......... .....*Pas imprimée.*

77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 28 mars 1898,—Copie des documents, lettres, télégrammes, rapports, recommandations, contrats, états de paiements, et de la correspondance échangée entre le ministre de la milice et toute personne quelconque ; aussi, des rapports et arrêtés du conseil relatifs à l'équipement de la force de milice et concernant les patentes Oliver, Lewis et Merrian. Présentée (au Sénat) le 4 mai 1898.—*Hon. M. Landry*..*Pas imprimée.*

77*a*. Réponse supplémentaire au N° 77. Présentée (au Sénat) le 30 mai 1898.—*Hon. M. Landry.* *Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous les divers tarifs, supplémentaires, réguliers et spéciaux, qui ont été appliqués de temps à autre sur l'Intercolonial depuis la nomination de M. Harris. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

78*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898—Copie de tous papiers et correspondance, y compris copie de l'annonce se rapportant à l'adjudication du contrat de l'Intercolonial pour barrières de fermes, durant l'hiver de 1896-97 ; copie de contrat de l'Intercolonial avec le nommé McNeil, de New-Glasgow, N.-E., et copie des soumissions et des dépôts faits par divers soumissionnaires pour ces travaux. Présentée le 5 mai mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper.* *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance entre les officiers du département des Chemins de fer et Canaux et autres départements au sujet d'une réclamation de D. Connors, écr, Bayfield, Antigonish, pour pertes causées par le feu, comme aussi entre le réclamant et autres et le département. Présentée le 5 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*..*Pas imprimée.*

80. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Wilfrid Mercier, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite des employés de l'écluse Sainte-Anne, sur la rivière Ottawa. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Monk*....................................*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie des comptes de M. H. H. Robertson, registraire de la cour d'élection lors du procès d'élection qui a eu lieu dans la cité de London dans l'automne de 1897, pour contester le droit de Thomas Beattie, écr, de siéger comme député de la cité de London, en rapport avec le dit procès, et copie des pièces justificatives, des certificats, et de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 mai 1898.—*M. Calvert.* *Pas imprimée.*

82. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes pétitions, rapports, demandes, lettres, télégrammes, preuve, dépositions, arguments, papiers, écrits, correspondance, adresses de juges, ordres en conseil et autres documents de toute espèce concernant la commutation de la sentence prononcée par Son Honneur le juge Ritchie, de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, contre Lyman Dart, ou concernant son pardon, ou toute demande de commutation ou de pardon ; aussi, copie de tous documents qui ont été pris en considération par le ministre de la Justice ou par le Solliciteur général, ou par Son Excellence le Gouverneur général en conseil en rapport avec la dite commutation ou le dit pardon. Présentée le 10 mai 1898.—*M. Borden (Halifax)*.........................*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

83. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions et soumissions reçues, rapports et ordres en conseil et liste de tous permis ou licences accordés, comprenant les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés, l'étendue de terrain comprise et les conditions attachées à chacun de ces permis, le montant payé et à payer, en rapport avec les terrains aurifères à exploiter au moyen de travaux de mines ou de dragage dans les Territoires du Nord-Ouest et le district du Yukon. Présentée le 11 mai 1898.—*M. Foster.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

83*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 mars 1898,—Etat indiquant tous les permis de dragage sur la rivière Saskatchewan et ses tributaires donnés par le gouvernement durant les derniers dix-huit mois, le nom des personnes à qui ils ont été donnés, le montant du loyer et la somme payée, les travaux faits en vertu de ces permis, ainsi que les rapports officiels, s'il en existe, qui ont engagé le gouvernement à les accorder aux conditions qu'ils portent. Présentée (au Sénat) le 18 mai 1898.—*Hon. M. Lougheed.*
Imprimée pour les documents de la session.

84. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous ordres en conseil, correspondance, réclamations, mémorandums, déclarations, mémoires, etc., se rapportant au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et à une délégation composée de M. Warburton, premier ministre de la province, M. H. C. McDonald, procureur général de la province, et autres, au sujet de questions pendantes entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et la Puissance du Canada. Présentée le 12 mai 1898.—*M. Martin.*
Imprimée pour les documents de la session.

85. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toutes pétitions, lettres et documents concernant les réclamations des vétérans des troubles de 1837-38 pour pensions ou autre compensation, de toutes réponses administratives à ces réclamations, et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 12 mai 1898.—*M. Cameron*.................. *Pas imprimée.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toutes pétitions, rapports, lettres, correspondance et papiers, y compris toutes lettres, communications ou correspondance entre les différents départements du gouvernement, et particulièrement la lettre du ministre de la marine et des pêcheries sous la dernière administration adressée au ministre des travaux publics d'alors, et la lettre de l'honorable M. Dickey citée dans cette dernière, faisant allusion à l'enlèvement des restes des piliers du vieux pont à l'embouchure de la rivière Bear, N.-E. Présentée le 13 mai 1898.—*M. Mills*.................................... *Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport de W. L. McKing, concernant la fabrication en Canada d'habillements pour la milice. Présentée le 16 mai 1898. *M. Belcourt*.................................... *Imprimée pour la distribution.*

87*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant :—1. Tous les contrats pour habillements militaires conclus par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896 ; 2. Le nom de chaque entrepreneur et le montant de son contrat ; 3. Le mode suivi pour demander des soumissions dans chaque cas, et les noms et montants mentionnés par chaque soumissionnaire. Présentée le 6 juin 1898.—*M. Monk*.................. *Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le ministre de l'Agriculture ou aucun membre ou officier du gouvernement et toute personne quelconque au sujet du retrait ou du retrait projeté de l'aide ou du contrôle du gouvernement en ce qui concerne les beurreries et les fromageries dans l'Ile du Prince-Edouard. Aussi, copie de toute correspondance, etc., entre aucun membre ou officier du gouvernement et aucune personne quelconque représentant toute beurrerie ou fromagerie que l'on se propose d'établir et d'exploiter dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 16 mai 1898. *M. Martin*.. *Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, etc., concernant la fermeture, en mars dernier, du bureau de poste de Oak-Bay Mills, Québec. Présentée le 17 mai 1898.—*M. McAlister*.............. *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

89a. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de toute correspondance, papiers, télégrammes, etc., en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou fonctionnaires concernant la fermeture du bureau de poste à St. Mary's Road East, Ile du Prince-Edouard. Présentée le 18 mai 1898.—*M. Martin*..........................*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes ou rapports entre les mains du gouvernement, concernant le décès de MacDonald et de Fraser qui ont contracté la diphtérie lorsqu'ils étaient employés à la construction du chemin de la Passe du Nid-de-Corbeau, et aussi concernant la tenue d'une enquête sur les restes de MacDonald et de Fraser, et l'ajournement de la dite enquête et l'émission d'un bref d'injonction pour empêcher le coroner Mead, de Pincher-Creek, de procéder à cette enquête ajournée. Présentée le 17 mai 1898.—*M. Bell (Pictou)* .... *Voir n 90a.*

90a. Rapport des commissaires chargés de s'enquérir des plaintes concernant le traitement des journaliers sur le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. Présenté le 2 juin 1898, par l'honorable C. Sifton.............................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Etat donnant les noms des personnes de qui ont été achetés des terrains pour les nouvelles améliorations sur la section Iroquois du canal des Galops, les montants payés, et la quantité de terrain achetée à chaque vendeur. Aussi, un état semblable pour la section Cardinal de ce même canal. Présentée le 17 mai 1898.—*M. Broder*..*Pas imprimée.*

92. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous rapports à Son Excellence, ordres en conseil, papiers, correspondance et jugements de la cour Suprême du Canada, concernant la condamnation et la décharge du navire de pêche des Etats-Unis, le *Frederick J. Gerring.* Présentée le 18 mai 1898. *Sir Chs. Hibbert Tupper*..*Pas imprimée.*

93. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898.—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions reçues, rapports et ordres en conseil, contrats passés et tous autres papiers concernant le service de steamers en hiver, entre Saint-Jean et Halifax et la Grande-Bretagne, depuis le 1er juillet 1897. Présentée le 26 mai 1898.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

94. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,--Copie du rapport du comité nommé par les autorités impériales pour étudier la question du câble télégraphique entre le Canada et l'Australie, et de toute correspondance ou rapports adressés à ce sujet au gouvernement canadien par les représentants du Canada dans le dit comité, ou par sir Sandford Fleming. Présentée le 25 mai 1898.—*M. Casey.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

95. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes pétitions, papiers, correspondance, ordres en conseil, commissions, instructions, preuve, rapports et documents concernant l'enquête sur la conduite du juge Spinks, juge de cour du comté de Yale, tenue par l'honorable juge McColl, de la cour Suprême de la Colombie Anglaise. Présentée le 25 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*...........*Pas imprimée.*

96. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la mise en force, sur le littoral du Pacifique ou de l'Atlantique, des lois du Canada sur le cabotage. Présentée le 26 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*..............................*Imprimée pour la distribution.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant,—*(a)* Quels contrats pour harnais ou articles de sellerie militaires ont été donnés par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896. *(b.)* A qui ces contrats ont été donnés, et où ils ont été exécutés. *(c.)* Quels montants ont été payés pour l'exécution de ces contrats. *(d.)* Pour lesquels de ces contrats des soumissions publiques ont été demandées, et le montant de la soumission dans chaque cas ; Aussi, copie de toute correspondance du département de la milice au sujet de l'exécution de ces contrats. Présentée le 8 juin 1898—*M. Monk*..................*Pas imprimée.*

98. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 15 mars 1898,—Copie de la correspondance et des télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture, ou tout autre membre de l'administration ou tout officier du gouvernement et les propriétaires ou agents

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

110. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions, soumissions reçues, rapports et ordres en conseil, permis, licences ou baux d'affermage, avec les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés et les conditions attachées à ces permis ou baux, et de tous autres papiers se rapportant à la concession des coupes de bois dans les Territoires du Nord-Ouest y compris le district du Yukon, depuis le 1er juillet 1897. Présentée le 3 juin 1898—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous rapports, correspondance, documents et papiers au sujet d'une demande d'indemnité formulée par Amable Frigon, de Montréal, pour une blessure qu'il a reçue au camp militaire de Laprairie en septembre 1891. Présentée le 3 juin 1898—*M. Casgrain*..............................*Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 4 juin 1898, pour copie de toute correspondance concernant le transport des approvisionnements, pour 1898-99, pour la police à cheval du Nord-Ouest et les fonctionnaires du département de l'Intérieur dans le district du Yukon. Présentée le 4 juin 1898—*Hon. C. Sifton*..............................*Pas imprimée.*

113. Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 26 mai 1898, demandant copie du contrat passé entre le gouvernement et la "Beaver Line Company" pour le transport des malles à travers l'Atlantique ; aussi, tous les mémoires, les lettres et la correspondance ayant rapport au dit contrat ou à son exécution, ou au refus de la compagnie de permettre à ses bateaux d'arrêter à Québec. Présentée (au Sénat) le 1er juin 1898—*Hon. M. Landry.* *Pas imprimée.*

114. Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 11 mai 1898, demandant copie de la correspondance relative à la permission, refusée d'abord et accordée ensuite, au capitaine et major titulaire P. Bélanger, du 61e bataillon, de donner sa démission en conservant son grade de major, ainsi qu'il appert à l'ordre général de milice n° 55 de l'année 1894 et à la *Gazette du Canada* du 18 décembre 1897 ; aussi, tous documents, rapports et ordres concernant cette affaire. Présentée (au Sénat) le 1er juin 1898—*Hon. M. Landry*..............................*Pas imprimée.*

115. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 25 mai 1898, demandant un relevé des soumissions reçues par le ministère de la milice et de la défense pour les travaux à faire au champ de tir à la cible, sur la rivière Ottawa, à l'est de la cité d'Ottawa ; aussi, un relevé de l'évaluation des quantités sur laquelle les soumissions ont été basées, et un état de la date et du montant du chèque envoyé avec chaque soumission. Copie de la soumission de J. Lyons et copie du chèque accompagnant cette soumission, indiquant la date de l'acceptation par la banque. Présentée (au Sénat) le 3 juin 1898—*Hon. M. Macdonald (Victoria)*......*Pas imprimée.*

116. Etat faisant connaître les prix payés à Bate et Cie, pour les articles de provisions alimentaires fournis à la force militaire envoyée dans le district du Yukon au mois dernier. Présenté (au Sénat) le 3 juin 1898, par l'hon. D. Mills..............................*Imprimé pour les documents de la session.*

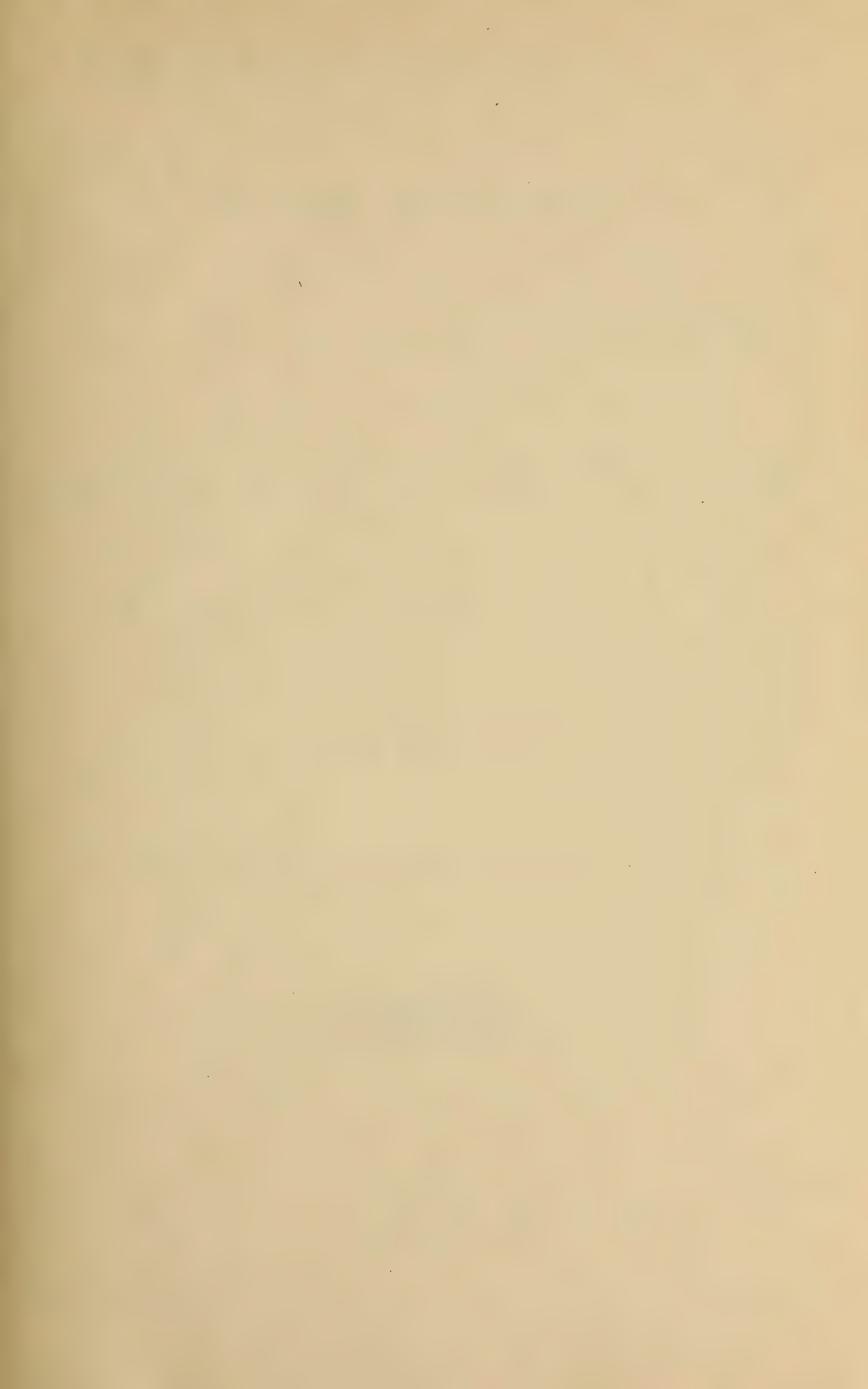
117. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant le déplacement de commis des postes de leur domicile antérieur, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en 1897 et 1898. Présentée le 7 juin 1898—*Sir C. Hibbert Tupper*..............................*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat donnant les noms de tous les fournisseurs d'approvisionnements pour le camp militaire d'Aldershot, comté de King, N.-E., depuis juillet 1896, le prix alloué ou payé pour chaque classe d'articles fournis, les noms des soumissionnaires, les prix demandés par chaque soumissionnaire et les montants alloués. Aussi, une liste des prix payés pour chaque classe d'articles fournis pour le camp d'Aldershot en 1895, 1896 et 1897 et les noms des fournisseurs de chaque classe d'articles. Présentée le 9 juin 1898—*Sir C. Hibbert Tupper*..............................*Pas imprimée.*

119. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 22 avril 1898, demandant toute la correspondance échangée entre les ministères de la milice, des travaux publics, de l'agriculture et toutes personnes quelconque, relativement à l'exposition de Québec de 1894 et à l'exposition prochaine de 1898. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1898—*Hon. M. Bernier.* *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Fin.*

120. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 12 mai 1898, demandant copie des documents suivants se rapportant à la nouvelle adjudication de contrats pour la construction des sections 1, 2, 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 1. Copie de l'avis demandant des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 2. Copie des devis pour la nouvelle adjudication des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 3. Copie de la soumission de M. J. M. Hogan. 4. Copie de la soumission de M. Andrew Onderdonk. 5. Copie de l'arrêté du conseil, ou du ministre des chemins de fer et canaux, ou de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, abrégeant le délai fixé pour l'achèvement des sections 4, 5, 6 et 7, de la fin d'octobre 1899 à la fin d'octobre 1898. 6. La minute ou le mémoire d'une convention ou d'une conversation entre M. Andrew Onderdonk, entrepreneur des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges et le ministre des chemins de fer et canaux, ou l'ingénieur en chef, faite ou tenue entre le 17 et le 20 mars 1897, ces deux jours inclusivement, ou à une date ultérieure, à l'effet que si M. J. M. Hogan, le plus bas soumissionnaire pour les sections 4, 5, 6 et 7 refusait de signer le contrat, A. Onderdonk entreprendrait les travaux aux prix donnés dans sa (Onderdonk) soumission et s'engagerait à les terminer à la fin d'octobre 1898. 7. Copie d'une lettre, ou d'une dépêche, adressée à M. J. M. Hogan, entre le 17 et le 22 mars 1897, ces deux jours inclusivement, le notifiant qu'il était le plus bas soumissionnaire pour les sections 4, 5, 6 et 7. 8. Lettre de M. J. M. Hogan au ministre des chemins de fer et canaux, entre le 17 et le 22 mars 1897, ces deux jours inclusivement, refusant de signer le contrat pour les sections 4, 5, 6 et 7 pour lesquelles il était le plus bas soumissionnaire. 9. Copie du contrat passé avec A. Onderdonk pour les sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 10. Copie de l'arrêté du conseil, résiliant le contrat d'Archibald Stewart pour les sections 1 et 2 du canal Soulanges. 11. Copie de l'arrêté du conseil relatif à la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 12. Copie des avis publics ou des autres avis imprimés demandant des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges- 13. Copie de l'avis envoyé à Hugh Ryan lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 14. Copie de l'avis envoyé à John Ryan, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 15. Copie de l'avis envoyé à Allan R. McDonnell, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 16. Copie de l'avis envoyé à W. J. Poupore, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 17. Copie de l'avis envoyé à un nommé Cleveland, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 18. Copie de l'avis adressé à M. P. Davis, ou à Wm. Davis et Fils, lui demandant ou leur demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 19. Copie des avis adressés à d'autres entrepreneurs leur demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 20. Copie des devis et de la forme des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 21. Copie de toutes les soumissions *verbatim* et *litteratim* pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 22. Copie *verbatim* et *litteratim* du contrat de MM. Ryan et Macdonnell au sujet des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 23. Copie de l'avis ou des renseignements donnés aux soumissionnaires des sections 1 et 2 du canal Soulanges, au sujet du matériel dont ils auraient l'usage, et des conditions auxquelles ils pourraient s'en servir. 24. Etat du montant et de la nature du cautionnement donné par MM. Ryan et Macdonnell pour l'accomplissement de leur contrat relativement aux sections 1 et 2 du canal Soulanges. 25. Copie de l'avis aux soumissionnaires pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges que le gouvernement fournirait une carrière pour l'usage des entrepreneurs. 26. Copie du contrat passé avec MM. Ryan et Macdonnell au sujet de la carrière de Rockland. 27. Etat de la *royalty* devant être payée par MM. Ryan et Macdonnell au département sur la pierre extraite de la carrière de Rockland. 28. Copie de l'arrêté du conseil, tenu entre le 15 et le 29 mai 1897 (ces deux jours inclusivement), au sujet du paiement de $10,000 à M. Archibald Stewart. 29. Copie d'une lettre ou d'une dépêche du département des chemins de fer et canaux adressée à un nommé C. W. Ross, commis dans le ministère des chemins de fer et canaux, dans le mois de décembre 1897 ou de janvier 1898, lui ordonnant d'entrer de force dans le bureau de M. Archibald Stewart, à sa carrière à Rockland. 30. Copie des lettres ou dépêches adressées par le ministère des chemins de fer et canaux à un nommé Middleton, inspecteur du gouvernement à Rockland, pendant le mois de décembre 1897 et jusqu'au 13 janvier 1898. Présentée (au Sénet) le 11 juin 1898.—*Hon. M. Lougheed*.......... ... .*Pas imprimée.*





TRENTIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1897

MARINE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1898

[N° 11—1898.]



Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

A Son Excellence le Très-honorable SIR JOHN CAMPBELL-HAMILTON GORDON, COMTE D'ABERDEEN, *gouverneur général du Canada, etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le trentième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

LOUIS HENRY DAVIES,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

OTTAWA, 1er novembre 1898.



TABLE DES MATIÈRES.

SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

PARTIE I.

ANNEXES.

PARTIE II.

INDEX ALPHABÉTIQUE.

A

B

C

C—*Fin.*

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

N.

O.

P.

Q.

R.

S.

S—*Fin.*

T.

V.

W.

Y.

PARTIE II.

ANNEXES.

B.

B—*Fin.*

I^RE PARTIE

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE—RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF SUR LA CONSTRUCTION DES PHARES ET LEURS RÉPARATIONS.



RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

A l'honorable
Sir Louis Davies, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des opérations de ce ministère (division de la marine) pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, avec le compte rendu d'une partie du travail qui s'y est fait jusqu'à ce jour.

La première partie de ce rapport contient des résumés des rapports de l'ingénieur en chef, du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, du président du bureau d'examinateurs des capitaines et seconds, des inspecteurs d'expéditions de bétail, du directeur du service météorologique et magnétique, de l'inspecteur du service des signaux, et des rapports faits sur les postes de sauvetage, le service des pigeons voyageurs, et des récompenses accordées pour services humanitaires rendus aux naufragés.

On y donne aussi un compte rendu succinct des travaux accomplis par les steamers fédéraux, et des frais encourus de ce chef, ainsi que pour le service des bouées des côtes, havres et cours d'eau intérieurs, l'approvisionnement de pétrole pour les phares, les hôpitaux de marine du Canada, les certificats de capitaines et seconds, les sinistres et accidents, le service des malles par bateaux dans les glaces, le travail du steamer *Petrel* entre le cap Tourmentin et le cap de la Traverse, et l'expédition de la Baie d'Hudson.

La seconde partie contient au long les rapports d'où sont tirés les résumés, ainsi que l'état des dépenses, des recettes, des revenus provenant des droits pour les marins malades, du quaiage, des sinistres et accidents, du nombre de phares fixes et flottants, des bouées-gaz de chaque province, avec une liste des gardiens de phares.

La somme des dépenses faites par le ministère dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées durant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de $792,971.53, contre $792,213.81 l'année précédente. La dépense requise pour le gouvernement civil, y compris les divisions de la marine et des pêcheries, s'est montée à $62,438.05, et pour les imprévus du gouvernement civil, à $12,363.32.

Le crédit affecté par le parlement à nos différentes divisions, non compris les appointements des employés du ministère, a été de $832,687.07. On voit donc que la dépense de l'année a été de $39,715.54 moindre que le crédit affecté par le parlement.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur de la division de la marine est, au moment du rapport, de 1,785.

Durant le dernier exercice, la dépense encourue pour l'entretien des phares et du service côtier s'est élevée à $434,895.66, et pour la construction à $10,910.30 ; soit en tout, entretien et construction, $445,805.96 ; tandis que l'année précédente la dépense pour le service des phares et le service côtier, y compris la construction, s'était élevée à $466,057.55, accusant une diminution pour l'exercice terminé le 30 juin der-

nier de $20,251.59. Le crédit affecté à ce service était de $481,510, et la dépense a donc été de $35,704.04 moindre que le crédit affecté par le parlement pour l'exercice courant.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada se divise comme suit: division d'Ontario, comprenant tous les phares situés à l'ouest de Montréal jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest; division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle; division de la Nouvelle-Ecosse, comprenant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton l'île de Sable, et le cap Race, Terreneuve; division du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard, et de la Colombie Anglaise, comprenant chacune d'elles les phares qui se trouvent dans les limites de chacune de ces provinces. Le nombre total des stations de phares, des phares flottants et signaux de brume du Canada était, au 30 juin 1897, de 635; celui des feux, 783; le nombre des sifflets de brume, des cornets de brume et autres signaux automatiques était de 83; le nombre des gardiens de phares et des mécaniciens des sifflets de brume, y compris les capitaines des phares flottants, était de 652.

On trouve dans la première partie le rapport de l'ingénieur en chef ayant trait à la construction et aux réparations, etc., des phares. Ce rapport mentionne les principales réparations, changements et améliorations requises aux stations déjà existantes; on y parle aussi de nouveaux aides pour la navigation. On y voit aussi classé sous des rubriques particulières un aperçu du travail accompli aux postes de signaux d'alarme, au moyen des sifflets à vapeur, des cornets d'appel à air comprimé et des appareils détonnants. Il y est également parlé séparément par stations, de l'importance relative des réparations, avec un compte en détail des réparations faites. L'ingénieur en chef nous y donne aussi des renseignements au sujet des bouées-gaz de la division de Québec et sur deux nouvelles bouées-gaz localisées dans le lac Erié dans le district en amont de Montréal.

Le service des bouées du Canada a pris une grande extension, et l'on trouvera dans la seconde partie (rapport de l'ingénieur en chef), un état détaillé du nombre des bouées relevant du ministère.

CORRESPONDANCE.

Le service de la correspondance de cette division du ministère est sous la conduite de M. John Hardie, premier commis. Il y a été reçu environ 15,000 lettres durant l'exercice. Cette correspondance a été parcourue avec soin et il y a été répondu chaque fois que requis. Il a été expédié durant la même période environ 12,000 lettres. Dans ce nombre de lettres transmises à ce bureau ou expédiées au dehors ne sont pas compris les formules, rapports, lettres circulaires, demandes de soumissions provenant du bureau. Les formules, etc., sont en grand nombre et requièrent une attention spéciale vu l'importance des matières auxquelles elles ont trait.

Dans le département des archives les lettres reçues sont parcourues avec soin, notées au registre, mise en filières, et la copie de la réponse y est annexée, de sorte qu'il est bien facile de consulter les lettres et réponses, et de retrouver à point nommé un sujet quelconque.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

MARINE MARCHANDE.

Nous n'avons pas reçu des registraires de la marine marchande des différents ports du Canada, les rapports ayant trait à la marine marchande pour l'année 1897. Ces rapports sont préparés à la fin de l'année et ne peuvent en conséquence nous parvenir avant les premiers jours de janvier, comme le veut du reste l'Acte de la marine marchande du Canada. Les relevés indiquant le nombre des vaisseaux inscrits aux registres du Canada à la date du 31 décembre 1897, figurent dans l'appendice de ce rapport. On y voit aussi le nombre des vaisseaux nouvellement construits et enregistrés, ainsi qu'un état comparatif du tonnage des vaisseaux construits et enregistrés de 1874 à 1897 inclusivement.

M. W. L. McGee, premier commis, s'occupe de tout ce qui a trait à la marine marchande.

BOUÉES ET BALISES.

La grande étendue des côtes du Canada, les nombreuses baies, anses, rivières, lacs, havres et autres cours d'eau navigables qui s'y trouvent exigent un grand nombre de bouées, dont l'entretien coûte en moyenne $55,000 par année. Pour l'exercice terminé le 30 juin dernier ce service a coûté $49,624.19. Ce coût va en augmentant d'année en année, attendu qu'on y ajoute toujours de nouvelles entreprises pour des bouées-signaux et autres bouées de côtes.

L'ingénieur en chef, dans son rapport sur les bouées, fait remarquer que le ministère est en train de remplacer avantageusement les bouées de bois par des bouées côtières en acier. Les districts pourvus de bouées dans tout le Canada sont aujourd'hui au nombre d'environ trois cents, avec un nombre total d'environ trois mille bouées. On tient au bureau un registre du nom des battures, écueils, récifs et autres endroits des chenaux, havres, etc., où l'on a placé des bouées; ceci permet de localiser immédiatement les bouées dont il est fait mention dans la correspondance.

Le système de mise à l'entreprise de l'entretien des bouées a fonctionné avec économie et efficacité. Dans la plupart des cas ces entreprises sont sous la direction immédiate des officiers du ministère, lesquels doivent faire rapport au bureau de toute négligence dont pourraient se rendre coupables les entrepreneurs dans l'exécution de leur travail. Il existe actuellement environ 180 adjudications; plus de 100 ayant pris fin, ont été renouvelées au printemps dernier. Les entrepreneurs sont payés tous les six mois, sur certificats de l'officier chargé de la surveillance des travaux. Il y a cependant des districts ou il n'y a pas d'entreprises, et où les maîtres de havre voient à l'exécution du travail. Ces derniers cas ont démontré qu'il était plus avantageux de confier ce travail à ces officiers.

Un grand nombre de bouées automatiques, bouées-cloches, et autres bouées de fer sont confiées aux steamers fédéraux le long des côtes des diverses provinces du Canada, notamment la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et la Colombie Anglaise. Le coût de l'entretien confié aux steamers n'est pas directement porté au débit du service des bouées, mais il figure dans les frais d'entretien des steamers, qui remplissent souvent la double fonction de servir les phares et d'entretenir les bouées au cours des mêmes voyages.

La dépense du service des bouées pour l'exercice terminé le 30 juin 1897, se décompose comme suit :

Pour la province de Québec, y compris le port de Montréal	$18,726 76
En amont de Montréal, y compris Ontario	5,789 34
Nouvelle-Ecosse	13,386 22
Nouveau-Brunswick	6,715 50
Colombie-Anglaise	2,562 20
Ile du Prince-Edouard	2,444 17
Total	$49,624 19

En sus de ces bouées indicatrices d'endroits périlleux, il y a en aval de Québec dix bouées-gaz qui dirigent, la nuit, les vaisseaux au moyen de leurs lumières. On a placé l'an dernier deux bouées-gaz à la Passe Pelée, dans le lac Erié. Il y a aussi un grand nombre de balises qui servent d'amarques pour diriger les vaisseaux.

PÉTROLE POUR L'USAGE DES PHARES.

On a demandé des soumissions en mars dernier pour le pétrole des phares ; et l'adjudication en a été faite à la *National Oil Company* de Pétrolia, Ont., les plus bas soumissionnaires. La spécification suivant laquelle on a demandé des soumissions exige que le pétrole, pèse à 62° Fahrenheit, un minimum de 7·85 liv., et pas plus de 8·20 liv. au gallon, et qu'il ait subit l'épreuve de jaillissement à 115° Fahr.

La quantité de pétrole fournie aux phares en amont de Montréal, durant la saison de 1897, a été de 22,473 gallons, mesure impériale, au coût de $3,725.15 ; aux phares de la division de Québec 17,225 gallons, au coût de $2,977.49 ; à ceux de la division de la Nouvelle-Ecosse, 46,606 gallons, au coût de $9,903.83 ; à ceux de la division du Nouveau-Brunswick, 9,013 gallons, coût $1,899.26 ; à ceux de l'Ile du Prince-Edouard, 6,238 gallons, coût $1,371.92.

En plus le ministère a acheté de la *Standard Oil Company* de New-York pour la division de la Nouvelle-Ecosse, 6,000 gallons de pétrole américain à 18½ cents le gallon, à New-York ; pour la division du Nouveau-Brunswick 3,000 gallons à 17½ cents le gallon, et pour la division en amont de Montréal 1,400 gallons au même prix à New-York. Le fret en a été payé par le ministère. En sus de cela on a acheté pour la division de la Colombie-Anglaise 5,000 gallons de pétrole américain à 21¼ cents le gallon.

Ci-dessous la liste des prix d'adjudication de la *National Oil Company* pour la fourniture du pétrole.

Délivré à	Par gallon en barils.	Par gallon en boîtes.
	Cents.	Cents.
Sarnia	14¼	19
Hamilton	15	19¾
Kingston	15¾	20¼
Montréal	16¼	20½
Québec	16½	21¼
Saint-Jean, N.-B.	16½	21¼
Pictou, N.-E.	16¾	21½
Halifax, N.-E.	16½	21¼
Charlottetown, I. P.-E.	17¼	22

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

STEAMERS FÉDÉRAUX.

"NEWFIELD."

Le *Newfield* a été employé du 1er au 9 juillet à transporter les approvisionnements, les malles, etc., à l'île de Sable, visitant au retour les phares qui bordent la côte de Canso, et la côte est du Cap-Breton jusqu'à Scattarie. De cet endroit le steamer s'est rendu au Cap-Race, où il a débarqué des approvisionnements, pour revenir à la côte du Cap-Breton et reprendre le service de ravitaillement des phares et d'entretien des bouées. Le steamer s'est alors rendu à l'île de Sable, y a déchargé de la houille, etc., à la station principale et au phare de la pointe est. Etant à l'île de Sable le steamer a pris à bord 44 poneys qu'il a ramenés à Halifax le 25 juillet. Le premier août le steamer a été mis à la disposition du comité du carnaval de Halifax. Du premier au sept août le *Newfield* a été employé à voir aux bouées, et le onze on a commencé à lui faire embarquer l'outillage du posage du câble. Ce steamer est spécialement disposé pour le relèvement et le posage des câbles sous-marins. Il a été employé du 9 août au 18 septembre à servir les phares et les bouées, après quoi il a travaillé au câble à Mingan, Labrador; mais malheureusement une partie de son outillage s'est brisé et le steamer a dû rentrer à Pictou. Il a repris le posage, du câble le 26 septembre. De là au 21 octobre le steamer a posé du câble aux îles de la Madeleine et à Meat-Cove (*anse à la Viande*). On le fit ensuite revenir aux bouées à Sambro, ou une bouée automatique était allée à la dérive. On reprit ensuite pendant quelque temps le posage du câble pour le terminer le 3 novembre. On lui redonna alors des approvisionnements pour l'île de Sable, où ils furent débarqués le 11 novembre. Il y reprit quelques 62 barils d'airelles et arriva heureusement à Halifax le 13 novembre. Durant l'automne et l'hiver le *Newfield* est constamment employé à soigner les grosses bouées des côtes, que l'on relève à presque tous les trois mois pour les examiner, et à ravitailler les différents phares de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Le steamer fut licencié le 1er avril, afin de lui faire un radoub; l'équipagne reçut alors son compte, sauf les quelques hommes requis absolument pour la garde du steamer. Le radoub s'est terminé vers le 9 mai, et le steamer a repris son service côtier régulier sur les côtes est et ouest, ainsi que son service de ravitaillement à l'île de Sable. Le 1er juillet 1897 le steamer a repris le posage du câble entre les îles de la Madeleine et Meat-Cove.

"STANLEY."

Le *Stanley* a été employé comme croiseur de protection pour les pêcheries du côté nord de l'Ile du Prince-Edouard et dans le golfe Saint-Laurent, du 25 juin au 9 septembre 1896. Le steamer prit alors du relai pour subir des réparations à ses chaudières et à sa machine, et se préparer au service des malles de l'hiver. Les bouées automatiques de la côte de l'Ile du Prince-Edouard et près du cap Tourmentin ont été relevées par le *Stanley*, et déposées pour l'hiver à Charlottetown le 29 novembre 1896.

Ce steamer a commencé le 23 décembre le service d'hiver de la malle entre Charlottetown et Pictou. On n'a pas jugé prudent de faire continuer le *Stanley* de tenir la ligne de Charlottetown à Pictou, c'est pourquoi on le fit opérer entre Georgetown et Pictou jusqu'au 9 janvier 1897. Il y eut à cette époque un court relâche dans le service. Le steamer néanmoins put reprendre les malles le 11

janvier et continuer ainsi jusqu'au 20 du même mois. Les glaces vinrent à s'accumuler au point de rendre impossibles les voyages quotidiens, et il fallut transporter les malles par la voie des caps. Le *Stanley* continua aussi régulièrement que possible la ligne Georgetown-Pictou, où il transporta des voyageurs et du fret jusqu'au 22 avril 1897. Il lui devint alors possible de reprendre la ligne Charlottetown-Pictou, qu'il fit jusqu'au 1er mai, après avoir fait 50 voyages aller et retour, durant l'hiver de 1896-97.

La recette brute du steamer s'est élevée à $9,285.48. Il a transporté 1,400 passagers et 79,989 colis, en outre du service des malles.

Les bouées automatiques de la côte de l'Ile du Prince-Edouard et du cap Tourmentin ont été remises en place par ce steamer du 11 au 17 mai. Ce travail une fois fait, le *Stanley* fut mis sur le chantier de marine à Pictou, on le nettoya, peintura ses fonds, et le fit passer à l'examen pour aviser à d'autres réparations. Le *Stanley*, néanmoins, après avoir quitté le chantier continua son service jusqu'au 17 juillet. Il prit alors ses quartiers à Charlottetown pour y subir un radoub. Son équipage fut alors licencié.

"LANSDOWNE."

Le *Landsdowne* a été employé au relevé des marées vers la fin de juin 1896, et a continué d'être affecté à ce travail pendant trois mois. Le steamer est arrivé à Halifax le 6 octobre, on lui fit subir de légères réparations, et charger de la houille destinée à un signal de brume de la division de la Nouvelle-Ecosse. Il a continué son service côtier, ravitaillant les phares, visitant les postes de sauvetage, et soignant les bouées pendant environ une quinzaine. Il reprit alors son travail accoutumé dans l'agence du Nouveau-Brunswick.

Il transporta des approvisionnements à différents phares, et le steamer a alors été envoyé pour relever certaines bouées de côtes afin de les examiner et pour en remplacer d'autres. Le *Lansdowne* a fait ce travail durant la fin d'octobre, sauf quelques jours pendant lesquels l'équipage aida à décharger et à installer une chaudière au signal de brume de Head-Harbour. Le travail de relèvement, de râclage, de peinturage et de rétablissement des grosses bouées des côtes a retenu le *Lansdowne* tout le mois de novembre, et il prit ses quartiers d'hiver le 3 décembre.

On fit des réparations à la coque et à la machine du steamer fin février et au commencement de mars. Ces réparations ont été faites aux engins, aux appareils et à la grosse chaudière. A la fin d'avril, il fut mis sur le chantier, la coque subit un râclage et reçut une couche de peinture cuivrée.

Le *Lansdowne* reprit son travail accoutumé le 7 mai 1897, mais un accident arrivé au maître tuyau de vapeur lui causa un retard de quelques jours. Il fit aussi le service des bouées, qui fut parachevé le 15 juin; à cette date le *Lansdowne* fut envoyé à Halifax pour remplacer le *Newfield*. Il continua à travailler pendant quelques semaines au service de l'agence de la Nouvelle-Ecosse, et revint à Saint-Jean le 26 juillet.

"ABERDEEN."

Ce steamer fut dépêché de l'agence de la Nouvelle-Ecosse, fin juin 1896, pour prendre du service dans la division de Québec. Il prit a Québec des approvisionne-

ments destinés aux phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle. L'*Aberdeen* fut alors envoyé en croisière aux alentours des îles de la Madeleine, pour y faire une inspection complète et découvrir si la pêche du homard y avait cessé. Cette campagne était terminée le 31 août, le steamer fut alors envoyé à Halifax pour faire le travail de cette agence.

Il prit des approvisionnements pour les phares de la baie de Fundy et commença une tournée d'inspection. Cette tournée a été l'une des plus orageuses qu'aient jamais éprouvé l'inspecteur des phares, à raison du mauvais temps qu'il a fait constamment. Le steamer revint à Halifax le 23 octobre. Il était devenu nécessaire de nettoyer la chaudière et l'on y séjourna pendant quelque temps.

On le dépêcha alors au service des bouées du Cap-Breton. De là il se rendit à l'Ile du Prince-Edouard pour y relever quelques bouées automatiques.

Le steamer fut ensuite mis pendant quelques jours au service du ministère des douanes. Puis il reprit le service de ravitaillement des phares et de l'examen des bouées dans les stations de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Il fut licencié le 24 décembre pour subir des réparations. Il fut mis sur le chantier en avril 1897 et repeinturé.

En quittant le chantier il fut envoyé à Québec le 23 avril et prit le service accoutumé de l'agence de Québec. Il fit aussi partie du service de protection des pêcheries. Ces deux fonctions le tinrent occupé jusqu'au 1er juillet.

"QUADRA."

Le *Quadra* a été employé au service habituel des bouées et à l'inspection des phares durant l'été de 1896. Il visita le golfe de Géorgie fin d'octobre, au cours du service d'inspection des phares; en même temps il fut employé à entraver la pêche de contrebande, et à empêcher les vaisseaux pêcheurs étrangers de se servir des ports du Canada.

Ce steamer a été mis à la disposition de Son Excellence le gouverneur général le 30 novembre. Il fut aussi dépêché à Seattle pour transporter le ministre de la marine et des pêcheries à Victoria vers la première semaine de décembre. Il fut alors remis dans la protection des pêcheries et revint à Victoria le 30 janvier 1897; l'équipage reçu alors son compte, et l'agent fut requis de mettre le steamer en bon état. Il entra donc en cale sèche au mois de mars, et durant quelques jours on travailla à nettoyer et à repeinturer sa coque.

Le 15 mars le steamer reprit la mer, et fut employé au service usuel des bouées et des phares. Il fit deux voyages au détroit d'Hécate dans le but d'écarter les vaisseaux étrangers des eaux adjacentes à la côte de la Colombie-Anglaise. Il en fit deux autres à la côte ouest de l'île Vancouver pour faire enquête sur des plaintes portées contre des sauvages qui, disait-on, avaient tendu des rets qui entravaient la montée du saumon pour frayer. Trois de ces rets ont été détruits. Il fut fait un autre voyage à "Rivers Inlet", pour répondre à un rapport disant que des pêcheurs étrangers se servaient illégalement des ports canadiens dans ce voisinage. Les bateaux pêcheurs avaient néanmoins déguerpi avant l'arrivée du *Quadra*. Le *Quadra* a encore fait un autre voyage à la côte ouest de l'île Vancouver, à cause de démêlés survenus entre des capitaines de bateaux de pêche au phoque et leurs équipages de sauvages.

" DRUID "

Le *Druid* a été employé au service des bouées près de Québec dans le fleuve Saint-Laurent en juillet et une partie d'août 1896. Il fut aussi mis à la disposition du barreau de Québec pour conduire lord Russell et autres personnages à différents endroits du Saint-Laurent.

Ce steamer a été employé à relever les bouées-gaz, qui sont au nombre de dix, en aval de Québec, et à les remplacer par des bouées-espars à la fin de l'automne. Partie de son travail consiste à remorquer les phares flottants aux quartiers d'hivernement, et ce travail s'est fait comme d'habitude au mois de novembre. Les bouées-gaz ont été remorquées à Québec le 18 novembre et remplacées par des bouées-espars. La température s'étant adouci vers le 20 une grosse bouée rouge a été placée par le *Druid* à la Pointe-aux-Trembles, afin de permettre aux vapeurs océaniques d'y sortir sûrement. Tous les phares flottants ont été mis en hivernement du 15 au 26 novembre. Le *Druid* prit alors ses quartiers d'hiver.

Le steamer fut refrété pour le travail du printemps en mars et avril. L'équipage s'embarqua le 12 avril et le vaisseau partit avec des approvisionnements destinés aux phares et pour le service des bouées. L'équipage s'occupa pendant quelques jours en avril à nettoyer et repeinturer le vaisseau. Durant le mois de mai quelques voyages spéciaux eurent lieu ayant pour but de transporter des charpentiers et des matériaux à la Pointe-aux-Orignaux et à l'île Verte. Le 21 mai le steamer a été employé à remorquer les phares flottants en position. A partir de ce moment il a été employé à la visite des phares et au service des bouées jusqu'au premier juillet.

" BAYFIELD. "

Le steamer *Bayfield* a été employé du 6 mai au 16 octobre 1896 au relevé hydrographique du lac Erié de Port-Dover à Port-Rondeau. Le 24 octobre il fut mis en cale sèche à Collingwood pour des réparations devenues nécessaires, il fut ensuite conduit à Owen-Sound, où il prit ses quartiers d'hiver.

Le 26 avril 1897, le steamer avec un personnel complet d'officiers, d'ingénieurs et d'hommes d'équipage partit d'Owen-Sound pour le lac Erié ; c'était le départ le plus hâtif qui eût encore été fait en rapport avec les relevés hydrographiques. Le travail commencé l'automne précédent s'est continué à l'ouest de la Pointe-Pelée durant les mois de mai, juin et juillet. Le relevé de la côte canadienne du lac Erié s'est aussi trouvé terminé.

" SIR JAMES DOUGLASS."

Ce steamer est au repos depuis plusieurs années dans le port de Victoria. On le considère comme impropre aux travaux du gouvernement et on le laisse au quai de l'administration vu qu'on n'en trouve pas d'acheteur. Le mécanicien du *Quadra* a fait l'examen complet de la machine, et l'a recouverte de blanc de plomb durant l'hiver de 1896-97.

AUTRES STEAMERS.

L'*Acadia*, le *Petrel*, le *Curlew*, la *Canadienne* et le *Dolphin*, sont attachés au service de la protection des pêcheries, et les rapports qui les concernent se trouvent dans les rapports des pêcheries de ce ministère.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

ÉTAT des frais d'entretien des steamers fédéraux, de 1884 à 1897.

Année.	Frais d'entretien.
	$ c.
1883-84	122,816 25
1884-85	148,864 26
1885-86	130,759 83
1886-87	141,424 42
1887-88	150,659 19
1888-89	126,629 33
1889-90	114,959 20
1890-91	111,437 03
1891-92	127,406 28
1892-93	146,521 77
1893-94	142,487 42
1894-95	129,899 30
1895-96	150,519 41
1896-97	136,940 11

L'état suivant fait voir les frais d'entretien et de réparations et les recettes des steamers pour l'exercice terminé le 30 juin 1897 :—

Nom.	Réparations.	Entretien.	Total.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Compte général			4,122 00	
Druid	2,542 05	14,028 91	16,570 96	
Lansdowne	1,124 29	13,731 10	21,487 03	
do relevé des marées		6,031 64		
Newfield	2,504 83	26,029 37	28,584 20	
Quadra	760 70	25,855 10	26,624 80	
Stanley	4,149 63	22,105 57	26,255 20	9,285 48
Aberdeen	2,260 68	20,928 82	23,189 60	
La Canadienne			485 89	
Sir James Douglas			122 85	
			136,940 11	

CERTIFICAT DE CAPITAINES ET SECONDS.

Le rapport du capitaine W. H. Smith, de la réserve de la marine royale, président du bureau d'examinateurs des capitaines et seconds forme l'annexe n° 6 de ce rapport. Dans son rapport le président fait certaines recommandations au sujet de la qualification des capitaines et seconds, et il suggère que les examens de cabotage soient revisés et améliorés de façon à suivre le progrès du siècle. L'excellence du relevé des marées fait le sujet d'une observation de sa part, et le capitaine Smith est d'opinion qu'il faudrait éprouver les connaissances des officiers sur la marée et les courants. Il est d'opinion que les officiers devraient avoir une connaissance plus approfondie des cartes.

Durant l'exercice le bureau d'examinateurs des capitaines et seconds a tenu des examens à Halifax 11 fois, à Saint-Jean 7 fois, à Yarmouth 2 fois, et à Québec 1 fois,

en tout 21 fois. Il y a eu aussi douze examens à Victoria, C.-A., les questionnaires et problèmes ont été expédiés à l'agent de cet endroit et renvoyés à Halifax, pour être soumis au président du bureau.

A Halifax il y a eu six demandes de certificats de compétence comme capitaines au long cours, et dix pour le cabotage ; il y a eu d'agréées cinq demandes pour le long cours et dix pour le cabotage. Il y a eu treize demandes de certificats de seconds au long cours et deux pour le cabotage ; il y a eu d'agréées neuf demandes pour le long cours et deux pour le cabotage.

A Saint-Jean il y a eu dix demandes pour des certificats de capitaines au long cours, et neuf ont été agréées ; il y a eu cinq demandes de certificats de seconds au long cours, et cinq seconds ont été reçus.

A Yarmouth, trois demandes de certificat de capitaine qui toutes ont été agréées ; il y a aussi eu quatre demandes de certificats de seconds au long cours, et il y a eu trois de ces certificats d'octroyés.

A Québec un postulant a demandé un certificat de second et l'a obtenu.

Le montant perçu pour renouvellements de certificats pour l'intérieur, le cabotage et le long cours durant les 12 mois finissant le 30 juin 1897 s'est élevé à $106.50, et le nombre des renouvellements a été de 25.

Dans une annexe de ce rapport on trouvera la liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de compétence et de services antérieurs, comme capitaines ou comme seconds, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

CERTIFICATS POUR L'INTÉRIEUR ET LE CABOTAGE.

Durant les 12 mois finissant le 30 juin 1897, le nombre des postulants qui ont passé l'examen et obtenu des certificats de capitaines, a été de 22, et il a été octroyé cinq certificats de services à des seconds ; le montant payé pour ces certificats a été de $106.50.

Le nombre des certificats de compétence comme capitaine a été de 168, comme second de 59, et la somme payée pour ces certificats à été de $2,786. Le montant perçu pour des renouvellements de certificats de compétence et de services a été de $57.50, soit en tout $2,920, provenant de certificats de capitaines et de seconds tant pour l'intérieur que pour le cabotage.

On trouvera au supplément de ce rapport une liste des certificats octroyés durant les 12 mois se terminant le 30 juin 1897.

La somme totale des honoraires perçus pour certificats de compétence pour l'intérieur, le cabotage et le long cours, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897, a été de $3,754, et le montant détaillé des dépenses encourues pour les fins de ce service, comme on peut le voir en référant à l'annexe n° 1, adjointe à ce rapport, a été de $3,536.29. Le crédit affecté à ce service étant de $5,000, la dépense au 30 juin 1897 a été de $3,536.29, laissant une différence non touchée de $1,463.71.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Ci-suit un état indiquant les recettes et les dépenses totales concernant les capitaines et les seconds depuis 1871.

—	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.
Pour l'exercice terminé le 30 juin 1871	1,410 45	
do do 1872	4,312 07	1,344 00
do do 1873	6,466 18	4,963 00
do do 1874	4,520 19	2,995 00
do do 1875	5,696 62	2,715 00
do do 1876	4,672 08	2,021 87
do do 1877	4,050 00	1,740 50
do do 1878	4,249 76	1,296 50
do do 1879	4,250 12	1,334 50
do do 1880	4,253 43	1,547 00
do do 1881	3,888 41	1,333 50
do do 1882	3,965 19	1,152 50
do do 1883	4,021 20	1,314 00
do do 1884	3,909 59	9,437 50
do do 1885	4,324 15	2,897 00
do do 1886	5,245 28	2,152 00
do do 1887	4,855 98	2,172 00
do do 1888	5,060 96	3,220 80
do do 1889	4,381 04	2,202 00
do do 1890	4,117 83	2,186 00
do do 1891	4,255 24	2,586 00
do do 1892	4,363 88	2,194 00
do do 1893	4,116 99	2,484 00
do do 1894	3,721 33	2,907 04
do do 1895	3,758 29	3,974 50
do do 1896	4,062 82	2,307 50
do do 1897	3,536 29	3,754 00
Dépenses	115,465 37	68,186 71
Recettes	68,186 71	
Excédent des dépenses sur les recettes	47,278 66	

SINISTRES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au ministère comme étant arrivés aux navires de mer anglais et canadiens dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897, a été de 213; ces navires représentent un tonnage de 80,317 tonneaux de registre. Le montant des pertes tant partielles qne totales sur les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de $718,293. Le nombre des accidents aux vaisseaux de l'intérieur a été de 27, tonnage 5,726; pertes $48,350.

Le nombre de vies perdues à raison de ces accidents a été suivant comptes rendus de 34. Il y a d'annexé à ce rapport un état des sinistres et accidents survenus pendant l'exercice.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des statuts revisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant "le

fonds des marins malades ". Les navires de 100 tonneaux et moins payent ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le payent trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1896, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, sera sujet au payement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 les recettes ce sont élevées à $54,-358.10, soit une augmentation de $8,606.49, comparé à l'exercice précédent. L'augmentation des recettes de ce chef pour les diverses provinces a été comme suit :—

Nouvelle-Ecosse, augmentation	$2,027 70
Québec, augmentation	2,765 35
Nouveau-Brunswick, augmentation	2,362 58
Ile du Prince-Edouard, augmentation	110 38
Colombie-Britannique, augmentation	1,330 48

L'acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, bien qu'on y fasse une légère dépense pour les marins malades ou sans ressources. Un certain crédit est voté par le parlement à l'hôpital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston, pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Pendant le dernier exercice terminé le 30 juin on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour.

Il a été payé à l'hôpital de Sainte-Catherine $500 pour soins donnés aux marins malades. Pour Kingston cette dépense s'est élevée à $500.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à $7,064.21, soit $266.29 de plus que l'année précédente. Les perceptions totales dans toute la province pour le fonds des marins malades se sont chiffrées par $16,265,01, soit $2,765.35 de plus que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Le nombre des marins admis à l'hôpital général à Montréal a été de 151. Les dépenses totales, y compris le service de l'ambulance, a été de $1,204.20. Le montant payé à l'hôpital Notre-Dame a été de $1,302.30 pour soins donnés à 159 marins malades.

L'hôpital de Chicoutimi a reçu 8 marins, moyennant paiement de $410.40. Les perceptions faites au port de Montréal pour le fonds des marins malades pour l'exercice terminé le 30 juin se sont élevées à $6,892.12

Au port de Québec les marins malades ont été soignés à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 cents par jour est payée pour la pension et les soins médicaux qui leur sont fournis. La somme payée à l'hôpital Jeffrey Hale a été de $859.40 ; 77 hommes y ont été traités. L'Hôtel-Dieu a reçu $211.50 pour soins donnés à 9 marins. L'Hôtel-Dieu de Lévis a traité 6 marins, et a reçu de ce chef

$329.40. Les perceptions du port de Québec pour les marins malades ont atteint $6,771.34.

Les dépenses encourues pour les marins malades dans la province du Nouveau-Brunswick pour cet exercice se sont élevées à 7,245.31, soit $2,283.29 de plus que l'an dernier ; les perceptions se chiffrent par $12,389.88, soit $2,362.58 de plus que l'année précédente. Des hôpitaux de marine ont été entretenus à Miramichi, Richibouctou et Bathurst.

A l'hôpital général de Saint-Jean, 350 marins ont été soignés au prix de $3,706.88.

A Miramichi, 42 marins ont été admis et traités au prix de $1,285.32.

A Richibouctou, 1 marin a été admis et traité. Coût d'entretien de l'hôpital, $260.64.

A Bathurst, 6 marins ont été à l'hôpital. Les frais d'entretien de l'hôpital pendant l'année ont été de $346.40.

L'hôpital de Saint-André est sous la charge d'une directrice, à laquelle on alloue $3 par semaine pour la pension des marins malades. On ne paye aucun salaire dans les frais d'entretien de cet hôpital. Au port de Saint-André la dépense a été de $50.

L'hôpital de Sackville a été loué à M. Bradford Carter pour trois ans à partir de 1892, à raison d'un loyer nominal. Les conditions du loyer stipulent que M. Carter devra entretenir les bâtiments en bon état, et que si le département avait besoin de l'hôpital à un moment donné, il devra le remettre après avoir reçu avis.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, des hôpitaux de marine existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse, durant le dernier exercice, a été de $12,435.42, et les recettes de $17,156.93.

L'hôpital de marine de Yarmouth se trouve sur l'île Bunker. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin, 30 marins y ont été admis et traités. Les dépenses pour cette fin ont été de $817.34.

A Halifax, on a fait avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria des arrangements en vertu desquels la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et le traitement des marins malades. La somme payée aux administrateurs de l'hôpital pour la pension et le traitement médical des marins malades, a été de $3,433.40. Le nombre des patients reçus à cet endroit a été de 237.

A Lunenburg 30 marins ont été reçus et traités ; le coût de l'entretien de l'hôpital a été de $918.45.

A Pictou 14 marins ont été reçus à l'hôpital. La somme payée pour l'entretien de l'hôpital a été de $967.29.

A Sydney 44 marins ont reçu les soins des médecins et le coût de l'entretien de l'hôpital a été de $910.01.

A la Pointe-Tupper 15 marins ont été reçus à l'hôpital et la dépense encourue pour l'entretien de l'hôpital s'est élevée à $326.31.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, la somme dépensée pour les marins malades ou infirmes durant l'exercice, a été de $1,571.44, et les recettes provenant des perceptions ont été de $440.06.

Les marins malades sont traités aux hopitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard en vertu d'un arrangement fait avec les administrateurs de ces institutions, au même taux que celui payé aux autres hôpitaux publics du Canada.

L'hôpital de Charlottetown a reçu 17 marins malades, coût $624.70.

A l'hôpital de l'Ile du Prince-Edouard 6 hommes ont reçu des soins. La somme de $136.80 a été payée aux administrateurs pour l'exercice se terminant le 30 juin 1897.

Dans la Colombie-Anglaise on a dépensé pour les marins malades et invalides la somme de $6,637.21, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à $8,056.22.

L'hopital de marine de Victoria est pourvu d'un médecin-surintendant ayant des appointements de $300 par année, et d'un gardien payé $500 par année. Il lui est aussi alloué $5.00 par semaine pour la pension et les soins donnés à chaque malade. Le gardien fourni le chauffage, l'éclairage, la literie, etc., à ses frais. 139 marins y ont été reçus durant le dernier exercice, et y ont été traités 1,608 jours, coût $2,265.56.

A Nanaïmo, 13 marins ont été reçus, et les soins à eux donnés ont coûté $91.08.

A l'île Saint-Paul, Vancouver, il y eu 179 marins de reçus, coût $3,405.

Le coût des soins donnés aux marins à l'hôpital "Royal Columbia", New-Westminster, a été de $152.00.

Dans les ports de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hopitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs des douanes, si les vaisseaux auxquels ils appartiennent ont payé les droits que la loi leur impose. Le 7 février 1891 une circulaire a été adressée aux percepteurs des douanes, leur intimant que les marins peuvent se faire traiter dans le port ou leur navire arrive, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice il a été dépensé une somme de $2,301.31 pour des marins naufragés et sans ressources, en vertu des dispositions de l'acte concernant les marins malades et sans ressources. Sur cette somme il a été payé $215 au gouvernement de Sa Majesté pour le rembourser des frais encourus par lui pour des marins canadiens naufragés et sans ressources dans les ports étrangers.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides s'est élevée à $35,931.19, et le crédit voté par le parlement pour cette fin a été de $40,148.65. Les perceptions ont produit $54,358.10. On voit que les recettes excèdent les dépenses de $18,426.91.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Les recettes et les dépenses de ce service, depuis l'exercice de 1869, ont été comme suit :—

—	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Exercice clos le 30 juin 1869	31,353 78	26,987 64
do do 1870	31,410 46	27,029 34
do do 1871	29,683 41	28,971 22
do do 1872	34,911 64	34,947 60
do do 1873	37,136 10	41,016 43
do do 1874	41,500 16	59,778 90
do do 1875	37,801 46	50,684 76
do do 1876	41,287 66	48,828 49
do do 1877	43,739 21	51,647 94
do do 1878	44,665 07	43,780 90
do do 1879	37,779 57	42,729 36
do do 1880	42,523 20	42,160 91
do do 1881	49,779 72	40,667 52
do do 1882	45,951 47	39,359 11
do do 1883	45,573 42	36,249 65
do do 1884	48,667 07	39,553 58
do do 1885	39,068 39	44,501 57
do do 1886	40,848 05	50,377 62
do do 1887	42,334 92	37,447 35
do do 1888	41,669 64	36,447 85
do do 1889	39,306 29	41,320 59
do do 1890	47,881 75	41,729 11
do do 1891	43,829 68	35,155 12
do do 1892	45,381 92	33,498 83
do do 1893	46,190 69	35,052 37
do do 1894	49,105 40	38,403 94
do do 1895	42,815 74	38,332 55
do do 1896	45,751 61	36,683 36
do do 1897	54,358 10	35,931 19
Total	1,222,305 58	1,162,281 50
A déduire les dépenses sur les recettes	1,162.281 50	
Excédent des recettes sur les dépenses	60,024 08	

SERVICE INTERIEUR.

Voici la liste des fonctionnaires qui étaient employés au service intérieur du ministère de la marine et des pêcheries à la date du 30 juin 1897.

Nom.	Emploi.	Appointements.
		$
F. Gourdeau	Sous-ministre	3,200
John Hardie	Premier commis	2,400
E. E. Prince	Commissaire des pêcheries	2,200
Wm. L. Magee	Premier commis	2,000
R. N. Venning	do	1,850
A. W. Owen	do et comptable	1,800
	Fonctionnaires, division technique.	
Wm. P. Anderson	Ingénieur en chef	2,600
W. B. Dawson	do adjoint	2,050
W. J. Stewart	do relevés hydrographiques	1,700
B. H. Fraser	do	1,100
J. M. O'Hanley	do	1,100
F. Anderson	do	800
J. T. Fraser	do	700
	Autres fonctionnaires.	
W. H. Alexander	Commis de première classe	1,700
M. P. McElhinney	do	1,700
C. Stanton	do	1,600
J. S. Webster	do	1,450
M. F. Walsh	do	1,450
F. H. Cunningham	do	1,400
S. B. Kent	Commis de seconde classe	1,400
J. B. Halkett	do	1,400
A. H Belliveau	do	1,400
W. W. Stumbles	do	1,400
V. H. Steele	do	1,400
A. Halkett	do	1,300
J. A. Murray	do	1,150
T. Aumond	do	1,100
J. E. McClenaghan	do	1,000
D. C. Campbell	do	1,000
R. Roy	do	1,000
B. F. Burnett	do	1,000
M. C. Doyle	do	950
A. H. Guion	do	900
J. W. Watson	do	700
J. M. Lalonde	do	700
E. W. Gilbert	do	650
C. W. White	do	550
J, McCharles	do	500
J. J. Skelly	do	450
R. Beaulieu	do	450
E. B. Williams	Secrétaire particulier	600
J. Morin	Messager	500
R. Archambault	do	500
M. D. Kelly	do	330
		$ 55,230

Commis surnuméraires.

M. Lamouche	$ 2 25	par jour.
R. E. Tyrwhitt	600 00	par année.
W. J. Quinn	400 00	do
C. B. Brophy	400 00	do
E. B. Williams, secrétaire particulier du ministre	600 00	do
L. Bance	450 00	do

SERVICE EXTÉRIEUR,—DIVISION DE LA MARINE.

Voici le nombre des fonctionnaires qui étaient employés au service extérieur, à la date du 30 juin 1894 :—

Surintendant des phares et gardiens de phares, etc., dans l'Ontario et en amont de Montréal	173
Employés à l'agence de Québec, gardiens de phares et gardiens de sifflets de brume, équipages de phares flottants, etc., à Montréal et aux environs, dans la province de Québec	178
Agent, commis, huissier, surintendant de phares, gardiens de phares, sifflets de brume, employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse	205
Agent, commis, huissier, surintendant de phares, gardiens de phares, sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick	108
Agent, contremaître des travaux, messager et gardiens de phares dans l'Ile du Prince Edouard	45
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique	16
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux, y compris le service de la protection des pêcheries	394
Capitaines de bateaux de sauvetage	25
Inspecteurs de bateaux à vapeur	20
do expédition du bétail	3
Examinateurs de capitaines et seconds de navires, et commis du président du conseil	18
Fonctionnaires et serviteurs dans les hôpitaux de marine	23
Préposés à l'engagement des matelots	35
Maîtres de ports	196
Surintendants d'observatoires, observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements	149
Hydrographes et ingénieurs, à Ottawa	7
Receveurs d'épaves	45
Gardiens de quais	145
Total	1,785

L'an dernier le nombre des employés était de 1,736. Outre les 1,785 mentionnés plus haut, il y a 70 préposés à l'enregistrement des navires agissant sous la direction de ce ministère et se trouvant sous son contrôle, mais ils sont en même temps percepteurs des douanes dans les divers ports d'enregistrement. Il y a, par tout le pays, 93 jaugeurs et inspecteurs de navires agissant comme fonctionnaires de notre ministère et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du personnel des douanes. De plus, par arrêté du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, est censé le commissaire maritime du port, il en remplit les fonctions, perçoit les droits, prépare les relevés annuels pour le ministère, et remplit ces devoirs sous la direction de ce dernier.

SERVICE DU SAUVETAGE.

M. Alfred Ogden, dont les fonctions consistent en partie à inspecter les postes de sauvetage dans les provinces maritimes, m'a transmis son rapport. Mais, comme son travail à trait aux détails des établissements et des réparations, il n'y a rien de nouveau à ajouter quant aux opérations générales de ce service.

PIGEONS VOYAGEURS.

Il y a deux ans le colombier a été transporté de Halifax à Hazel-Hill. On a cru que vu la plus grande proximité de cet endroit de l'île de Sable, il deviendrait possible d'éluder quelques-unes des difficultés antérieurement éprouvées. M. Dickenson a été incapable de faire un rapport favorable sur le succès qu'il a eu à dresser les pigeons, et le ministère est en conséquence à considérer s'il ne serait pas à propos de discontinuer ce service.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le nombre total des bateaux à vapeur inscrits dans les différentes divisions du pays s'élève à 1,354. De ce nombre 96 sont des vaisseaux neufs, comme le fait voir le rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur. Le tonnage brut de ces vaisseaux est de 224,865.22. Les droits d'inspection ont produit $24,395.45. Le montant perçu des mécaniciens pour certificats à atteint le chiffre de $619.50, plus $80 pour les barges à vapeur ; ce qui porte la somme de la recette provenant de l'inspection des bateaux à vapeur et des certificats de mécaniciens à $26,837.83, accusant un excédent de dépenses sur les recettes de $1,742.88.

Quant aux accidents, les pertes en résultant ont heureusement été très légères. Autant qu'il a été possible de l'apprendre, il paraît n'y avoir eu qu'une perte de vie. Cette perte a eu lieu sur la côte de l'île Vancouver, quand le vapeur *Spinster* y a fait naufrage et que le capitaine s'y est noyé.

Le rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur est annexé à ce rapport.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Voici l'état comparatif des recettes et des dépenses de l'inspecteur des bateaux à vapeur :—

——	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Exercice clos le 30 juin 1870	12,521 29	7,379 18
do do 1871	10,369 96	8,321 00
do do 1872	11,710 43	8,500 00
do do 1873	15,412 75	11,205 54
do do 1874	15,603 19	10,291 58
do do 1875	15,011 90	12,199 81
do do 1876	13,811 24	13,081 86
do do 1877	15,858 42	12,073 01
do do 1878	12,431 25	13,228 28
do do 1879	12,331 16	13,076 46
do do 1880	15,424 02	11,854 34
do do 1881	16,905 49	12,211 65
do do 1882	15,277 78	14,835 97
do do 1883	12,577 36	16,209 02
do do 1884	15,371 79	21,893 28
do do 1885	13,343 66	23,235 04
do do 1886	14,087 76	21,775 57
do do 1887	12,701 20	22,837 80
do do 1888	12,550 14	21,430 45
do do 1889	12,576 18	22,313 03
do do 1890	19,859 18	20,989 52
do do 1891	21,644 72	22,183 76
do do 1892	20,994 84	22,736 5[illegible]
do do 1893	25,295 35	24,386 95
do do 1894	24,835 47	25,961 36
do do 1895	24,630 56	26,385 88
do do 1896	24,002 32	26,321 27
do do 1897	25,094 95	26,837 83
	462,283 27	494,776 03
A déduire la recette de la dépense		462,283 27
Solde au débit du fonds		32,492 76

La liste qui suit contient les noms des inspecteurs des chaudières et machines, ainsi que des coques et de l'équipement de bateaux à vapeur :—

Nom.	Position.	Adresse.
Edward Adams	Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur	Ottawa.
M. P. McElhinney	Inspecteur des coques et de l'équipement	do
I. J. Olive	do do	Saint-Jean, N.-B.
S. R. Hill	do do	Halifax, N.-E.
William Evans	do do	Toronto, Ont.
Thos. Donnelly	do do	Kingston, Ont.
P. D. Brunelle	do do	Québec.
R. Collister	do do	Victoria, C.-B.
John Dodds	Inspecteur des chaudières et machines	Toronto, Ont.
J. Johnson	do do	do
T. P. Thompson	do do	Kingston, Ont.
Wm. Laurie	do do	Montréal, P.Q.
L. Arpin	do do	do
J. Samson	do do	Québec, P.Q.
J. P. Esdaile	do do	Halifax, N.-E.
H. L. Waring	do do	Saint-Jean, N.-B.
J. A. Thompson	do do	Victoria, C.-B.
G. P. Phillips	do do	Port.-du-Rat, Ont.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

Il a été fait des efforts pour mettre à jour les comptes rendus mensuels de la température relevant de ce bureau. Il est question pour l'avenir d'envoyer à l'imprimeur les comptes rendus mensuels et d'y ajouter une description succincte de la température et de courts articles de climatologie.

Les ministères de l'agriculture dans Ontario, au Manitoba et à la Colombie-Anglaise, se rendent compte de l'importance que prennent les données météorologiques par rapport aux statistiques des récoltes, au calcul de l'étendue des terres en culture, etc. Nous publions des bulletins mensuels contenant des notes sur la pousse des feuilles, la floraison des plantes et autres renseignements. En août dernier on commencé la publication d'un bulletin quotidien de température, contenant les informations recueillies des observations météorologiques faites chaque jour à 8 heures du matin. Ce bulletin est affiché à Toronto, à la chambre de commerce, au bureau du maître du havre et à quelques-unes des écoles publiques. Certains particuliers reçoivent ce bulletin moyennant un abonnement de quatre dollars par année.

Les pronostics de la température sont télégraphiés à 33 endroits des provinces maritimes ainsi qu'à tous les principaux ports des grands lacs. La lecture du rapport du directeur de ce service ne peut manquer de prouver la grande valeur de ces pronostics.

SERVICE DES SIGNAUX.

Les rapports des surintendants du service des signaux à Halifax et Québec renferment des renseignements précieux pour les marins. M. H. J. McHugh est le surintendant de ce service à Québec, et le capitaine H. V. Kent des ingénieurs royaux remplit les mêmes fonctions à Halifax.

EXPÉDITIONS DE BÉTAIL SUR PIEDS.

Le rapport de l'an dernier contenait les états préparés par messieurs George Pope et E. B. Morgan, inspecteurs à Montréal, et indiquant la quantité de bétail vivant expédié du port de Montréal pendant la saison de 1896. Les états publiés dans l'annexe n° 7 ne parlent pas des expéditions du mois de novembre, vu que l'appendice était déjà imprimé en novembre pendant que le présent rapport allait sous presse. Des rapports tout récents font voir que la quantité totale du bétail expédié de Montréal durant la saison 1897 se chiffre par 117,247 têtes, soit une augmentation de 10,799 sur 1896. Cette augmentation provient partiellement du fait que du bétail provenant des Etats-Unis a été expédié en transit du port de Montréal. Le nombre total des moutons expédiés dans le même temps a été de 60,638 têtes, soit une diminution de 15,882 sur les expéditions de 1896. Les chevaux expédiés en 1897 se chiffrent par 10,051 têtes, soit 370 de moins que l'an dernier. Le bétail américain en transit expédié de Montréal se monte à 12,221 têtes. De Québec il a été expédié 3,541 têtes de bétail, 3,758 moutons et 88 chevaux. Le total pour Montréal et Québec est: 120,788 bestiaux, 64,396 moutons et 10,139 chevaux.

ARCHIVES INCENDIÉES.

Le 11 février dernier un incendie a détruit une grande partie du toit de l'édifice de l'ouest.

Les archives de ce ministère, embrassant les observations d'un grand nombre d'années, étaient déposées dans une pièce de l'étage supérieur de cet édifice. Dans

cette pièce se trouvait quantité de rapports de ce ministère depuis la confédération, le tout soigneusement catalogué pour les besoins de la consultation à en faire. La correspondance étrangère avec le ministère depuis la confédération jusqu'en 1890 avait été soigneusement repertoriée et placée dans des armoires de façon à pouvoir facilement être consultée au besoin. Les grands registres contenant l'inventaire des lettres reçues et des réponses expédiées étaient aussi dans la même pièce. Il y avait aussi de conserve dans cette même pièce toutes les formules du commerce maritime et celles se rapportant au service extérieur du ministère.

Quand les archives devinrent menacées, plusieurs des employés du ministère firent de grands efforts pour les sauver avec les livres et les formules également en danger. Ces efforts réussirent en partie, et l'on put enlever aux éléments menaçants la correspondance des dix années dernières, avec toutes les copies de lettres et quelques-uns des registres contenant des résumés de la correspondance. L'incendie fit néanmoins des progrès tellement rapides qu'il envahit la pièce et détruisit une grande partie de ces matières éminemment inflammables avant que nos efforts eussent pu sauver tous ces précieux documents.

SERVICE DE LA MALLE EN CANOT DANS LES GLACES.

Ce service a commencé le 24 janvier 1897, époque où le *Stanley* a discontinué ses voyages quotidiens et a fonctionné jusqu'au 24 avril. Durant cette période de temps, voici le travail qui a été fait :—

Nombre de sacs de malle transportés..	4,721	contre	4,316	en 1896.
Bagage additionnel transporté, en livres	1,425	do	1,019	do
Nombre de passagers ligaturés.	151	do	145	do
Nombre de passagers traînés dans les canots	14	do	12	do

Les dépenses du service des canots se sont élevées à $9,112.30, ce qui comprend les salaires, le coût des canots et des gréements. Les recettes provenant des passagers et des bagages transportés ont produit $372.75.

Quant aux communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, il nous a été dit de temps à autre qu'il serait possible de faire le transport des passagers et des malles par steamer une grande partie de la saison d'hiver entre le cap de la Traverse et le cap Tourmentin. Plusieurs habitants de l'Ile ont soutenu cette opinion quant à la possibilité de maintenir pendant la plus grande partie de l'hiver, le trafic entre ces deux endroits, qui n'ont pas neuf milles d'éloignement, pourvu qu'un steamer convenable y fut affecté. Eux et d'autres intéressés ont également affirmé que cette route étant toute courte, offrirait plus d'avantages pour le public voyageur et une voie plus directe pour le transport des malles que la route de Pictou, par le steamer *Stanley*. On a envoyé au parlement des requêtes soutenant cette manière de voir, et des instances ont également été faites en ce sens par des députés.

Durant la session de 1896-97 le parlement a voté un crédit destiné à en tenter l'expérience. La somme votée a juste suffi pour fréter un vaisseau et payer les gages d'un équipage pendant le temps qu'il fallait pour découvrir s'il était possible de tenter l'épreuve. Des instructions ont été données à un officier du ministère qui a été chargé d'examiner tous les vaisseaux du pays pouvant faire ce service, afin d'en choisir un qui fût assez puissant et assez bien équipé pour pouvoir se frayer un chemin à travers les glaces.

Il a été impossible de trouver un vaisseau qui convînt suffisamment à ce travail, vu que les vaisseaux destinés à la navigation dans les glaces doivent être construits exprès et sur un modèle approprié à un tel service. Toutefois le meilleur vaisseau qu'il a été possible d'avoir pour tenter l'expérience est le *Petrel*, appartenant à la compagnie "Collens' Bay Rafting and Forwarding". Le *Petrel* est un remorqueur en acier fortement charpenté, avec une machine de 22 chevaux-vapeur et un tirant d'eau de 9½ pieds. Ce vapeur a fait plusieurs trajets dans la traverse en question pendant l'hiver, et au cours de ces voyages on a soigneusement observé les marées, la direction des glaces, leur force de résistance à un vaisseau qui tente de s'y frayer un chemin, et les endroits divers offrant le plus d'avantages pour atterrir.

Comme le *Petrel* a pu rester là jusqu'à l'ouverture de la navigation au printemps, un officier du bord a pris note avec soin sur les difficultés entravant les communications par bateaux à vapeur, et sur le mois ou ces obstacles étaient le plus sérieux. L'épaisseur des glaces, et la quantité qui en passait par le détroit, dans un sens et dans l'autre, voilà autant de sujets sur lesquels le ministère désirait se renseigner, afin de pouvoir en arriver à une conclusion quelconque, quant à la possibilité de maintenir le trafic entre les caps par bateau à vapeur.

Le steamer a commencé son travail d'observation le 12 décembre 1896 et y est resté jusqu'au 4 mai 1897, et il a été recueilli des données importantes pour être considérées ultérieurement. Sur le tout, néanmoins, l'expérience n'a pas pleinement réussi. Au début de la saison il s'est élevé une forte tempête qui a emprisonné le *Petrel* dans un champ de glace de plus d'un mille d'étendue. Le capitaine et son équipage ont fait des efforts surhumains pour s'ouvrir un chemin dans la glace afin de sortir du bordage qui le retenait à la côte, afin que le vapeur put tenter de faire le trajet à travers les glaces flottantes. Ces efforts restèrent stériles malgré tout. On finit par découvrir que la glace avait environ deux pieds d'épaisseur, et bien qu'on ait eu recours à tous les expédients possibles, il a été impossible de délivrer le bateau de sa prison avant l'approche du printemps.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES À LA NAVIGATION.

Un crédit de $5,000 a été affecté par le parlement au service de l'enlèvement des obstacles à la navigation. En référant au résumé des dépenses du ministère on verra qu'on n'a dépensé que $631.86 pendant le dernier exercice. Le rapport de l'ingénieur en chef de cette division du ministère, seconde partie de ce rapport, contient un état détaillé de cette dépense. La dépense y figure en détail et comprend tout ce qui a été dépensé pendant toute l'année de calendrier; elle comprend donc des sommes payées depuis la clôture de l'exercice.

Dans tous les cas, sauf deux, on a demandé des soumissions; ces deux cas sont l'enlèvement du *Little Wissahickon* par le steamer fédéral le *Petrel* et celui du *Maple Leaf* par le propriétaire de l'épave.

LÉGISLATION.

Durant la session de 1896-97 ont été passées deux lois, intitulées: "Acte pour amender de nouveau la loi d'inspection de bateaux à vapeur", et "Acte pour amender la loi sur la protection des eaux navigables".

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chapitre 83 des statuts refondus du Canada, étant l'Acte concernant le cabotage au Canada, ne permettent le transport de marchandises ou

des passagers par eau d'un port à un autre du Canada que sur des navires anglais; mais le Gouverneur en conseil peut en tout temps déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires d'un pays étranger qui permet aux navires canadiens de faire le cabotage ou de transporter des marchandises et des passagers d'un port à un autre dans ce pays. Le parlement du Canada a reçu le pouvoir de passer l'acte en question en vertu des dispositions de l'acte impérial, 32 Vic., chap. 11, intitulé: "*An Act for amending the Law relating to the Coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*", lequel est entré en vigueur dans ce pays lors de sa promulgation par le gouverneur général, le 23 octobre 1869.

Il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que les leurs; les navires d'Italie par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873, ceux de l'Allemagne par un arrêté du conseil du 14 mai 1874, ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874, ceux de la Suède et de la Norvège par un arrêté du conseil du 5 novembre 1874, ceux de l'Autriche-Hongrie par un arrêté du conseil du 1er juin 1876, ceux du Danemark par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877, ceux de la Belgique par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879, et ceux de la République Argentine par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, ont été admis au cabotage canadien.

EXPÉDITION AU DÉTROIT ET À LA BAIE D'HUDSON ET AU DÉTROIT DE CUMBERLAND.

Une expédition au détroit et à la Baie d'Hudson a été organisée et est partie de Halifax le 3 juin dernier. Le but principal de la campagne était de s'assurer de la durée de la saison de navigation et d'observer le mouvement des glaces dans le détroit d'Hudson en particulier. On avait obtenu d'expéditions antérieures des renseignements auxquels on ne pouvait donner un caractère suffisamment défini pour qu'on en pût inférer la durée de la saison de navigation pour les fins du commerce maritime. On sentait aussi qu'on pourrait tirer de cette campagne des données précieuses sur les pêcheries du détroit et de la baie d'Hudson et du détroit de Cumberland.

Bien que l'objet principal de l'expédition fût de s'assurer de l'utilité de ces eaux comme voie de communication pour le commerce, on crut également qu'on en pourrait tirer des renseignements précieux si l'on pouvait y débarquer des équipes d'explorateurs géologiques à différents endroits des côtes de détroit et de la baie, afin d'y faire leurs observations. On prit donc des mesures de mettre à exécution cette intention secondaire.

L'expédition s'adjoignit un représentant des intérêts commerciaux de la province du Manitoba

Le navire baleinier la *Diana* de Saint-Jean de Terreneuve a été nolisé à cette fin moyennant $1,400 par mois, les frais d'équipage et d'approvisionnement devant être à la charge du ministère.

La *Diana* est partie d'Halifax le 3 juin sous les ordres du commandant Williams, et est entrée dans le détroit d'Hudson le 22 juin. Le steamer a rencontré dans le détroit sur tout son parcours de grandes quantités de glaces qui ont entravé sa marche, et il n'a pu entrer dans la baie d'Hudson que le 12 juillet. A partir de cette date on fit plusieurs trajets dans le détroit dans les deux sens, sans toutefois retrouver d'obstacles provenant des glaces. Durant l'été, on fit une course au détroit de

Cumberland, visitant en passant les stations baleinières établies sur la terre de Baffin et sur les côtes du détroit. Vers le 17 juillet fut expédié de North-Sydney un chargement de houille qui fut livré a bord de la *Diana* à Nachvak dans la première semaine d'août. En septembre la *Diana* revint par le détroit et traversa la baie d'Hudson pour venir à Fort-Churchill. En revenant on repris à bord le personnel des observations géologiques qu'on avait débarqué peu après l'arrivée de la *Diana*, et le steamer revint avec tout son monde à Saint-Jean de Terreneuve.

Après le débarquement à Saint-Jean de Terreneuve du personnel des observations géologiques, l'expédition repartit pour la baie d'Hudson; elle y fit croisières sur croisières dans et hors du détroit, et elle y est restée jusqu'au 24 octobre. Les risques de la navigation s'étaient grandement accrus et le commandant résolut de revenir à Halifax. La *Diana* sortit du détroit d'Hudson le 30 octobre dernier, et le 11 novembre, après une traversée orageuse elle arrivait à Halifax. Les provisions restant y furent débarqués et elle vont être vendues à l'encan. La *Diana* fut renvoyée à Saint-Jean, et rendue à ses propriétaires aux termes de la charte-partie qui stipulait la remise du steamer pour le 1er décembre.

Le crédit voté par le parlement était de $4,000, et l'on peut voir que la dépense est restée dans les limites de l'appropriation octroyée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

F. GOURDEAU,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Ministère de la marine et des pêcheries,
1er décembre 1897.

RAPPORT DÉTAILLÉ DE L'INGÉNIEUR EN CHEF SUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN DES PHARES ET AUTRES AIDES À LA NAVIGATION JUSQU'AU 31 OCTOBRE 1897.

Au sous-ministre
de la marine et des pêcheries.

Monsieur :—J'ai l'honneur de vous soumetttre le rapport annuel accoutumé sur le travail fait pour la construction et l'entretien des aides pour la navigation jusqu'au 31 octobre dernier. Par suite de la préparation hâtive du rapport de cette année, l'espace de temps qui embrasse cet aperçu n'est que dix mois au lieu de douze comme à l'ordinaire.

Les phares, signaux de brume, bouées, balises et autres aides à la navigation dans tout le pays sont sous la direction du ministère de la marine et des pêcheries. La construction des nouveaux bâtiments relève de moi immédiatement; l'entretien des stations existantes est confié aux divers agents du ministère, et les inspections périodiques des différents postes sont confiés aux inspecteurs résidant dans les différentes provinces. Les agents de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Anglaise remplissent les deux fonctions à la fois.

Le tableau suivant fait voir le nombre et la distribution des différents aides pourvus pour la navigation dans tout le pays.

District.	Stations de phares.*	Feux.*	Gardiens.	Phares flottants.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.	Cloches de brume.	Canons ou mortiers de brume.	Bouées automatiques.	Bouées-cloches.	Bouées-gaz
Province d'Ontario	184	235	177	3	2	11	3			5	2
Phares flottants	3	3									
Province de Québec	117	155	138	8	2	9		9			10 (4 av cloch's)
Phares flottants	8	8			3		1				
Province de la Nouvelle-Ecosse	171	179	176	1	10	6	2	1	16	14	
Signaux de brume	2	2									
Phares flottants	1	1									
Province du Nouveau-Brunswick	93	118	101	1	4	8		1	4	3	
Signaux de brume	3	3									
Phares flottants	1	1									
Province de l'Ile du Prince-Edouard	36	58	42			1			3	1	
Province de la Colombie-Anglaise	16	20	18		1	5	4			1	
	635	783	652	13	22	40	10	11	23	24	12

* Les phares flottants et les signaux de brume n'ayant pas de feux sont dans ces deux colonnes compris dans le nombre total des stations de phares et de feux du Canada.

Les approvisionnements destinés au service des phares ont été achetés en gros, après adjudication, sauf le cas d'articles qui ne sont requis qu'en petites quantités, lesquels sont alors achetés au marché public de l'endroit. Cet approvisionnement se distribue des magasins de l'administration situés aux quartiers généraux de chaque division. Ces magasins sont généralement sous la direction des inspecteurs de phares, qui inspectent les phares en en faisant le ravitailement. Ils voient aussi aux menues réparations usuelles et au peinturage périodique des bâtiments. Ces fonctions de pure routine ne figurent pas dans la description qui suit des réparations qui ont été faites aux diverses stations.

Les travaux de construction et de grosses réparations se font généralement à l'entreprise; les menues réparations se font sous la surveillance du gardien du phare ou contremaîtres employés dans les diverses divisions.

Les gardiens de phares et les mécaniciens de signaux de brume sont censés faire eux-mêmes toutes menues réparations qui peuvent être exécutées par des ouvriers ordinaires, et ce sans frais. Nous leur demandons aussi de faire toute la peinture dont leur station a besoin, et nous leur accordons de l'aide quand les constructions sont assez élevées pour requérir des échafaudages en suspension, etc.

DIVISION D'ONTARIO, SERVICE DES PHARES.

Cette division comprend les phares et autres aides pour la navigation, existant dans cette partie de la province de Québec qui est à l'ouest de Montréal, tous les feux de la province d'Ontario, et les feux du lac Winnipeg, dans la province du Manitoba.

Le nombre des phares phares-balises et phares flottants entretenus par le gouvernement dans la divison d'Ontario est de 232, localisés à 184 stations différentes.

Le nombre des gardiens de phares payés directement par le gouvernement est de 174, mais, dans certains cas, les gardiens emploient des aides qu'ils paient à même l'allocation que le gouvernement leur donne pour cette fin.

Il y a dans cette division deux sifflets de brume, 11 cornets de brume fonctionnant à la vapeur, et 2 cloches d'alarme fonctionnant mécaniquement. Tous sont situés à des stations de phares, ainsi que 3 bouées-cloches et 2 bouées-gaz.

Outre les feux entretenus par le ministère, comme il est dit plus haut, il y a à Ontario trois feux sur ponts-tournants, un système de feux sur le canal Murray, entretenus par le ministère des chemins de fer et canaux, quatre feux jumeaux d'alignement sur les rivières Détroit et Saint-Clair, entretenus par les propriétaires des vaisseaux américains, principalement intéressés, douze feux sur les quais qu'entretiennent les municipalités ou corporations à qui appartiennent ces quais, et deux feux d'alignement entretenus par les intéressés au havre de "Pine-Tree".

Notre ministère fournit du pétrole à sept de ces dernières stations pour leur entretien.

Chaque année un vapeur est nolisé pour le ravitaillement des phares sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs entre Montréal et la tête du lac Supérieur, et le ravitaillement des phares et l'inspection des stations se fait par M. Patrick Harty, surintendant des phares, au cours du voyage ainsi fait, qui prend environ sept semaines. M. Harty a aussi au mois de juin fait l'inspection des phares de la rivière Ottawa, de Sainte-Anne-de-Bellevue aux rapides des Joachims. Quelques petits feux sur des nappes d'eau isolées comme le lac Témiscamingue, le lac Nipissingue, le lac Simcoe et la baie de Quinté n'ont pas été inspectés. Ceux du lac des Bois l'ont été en septembre par l'ingénieur en chef.

NOUVEAUX AIDES POUR LA NAVIGATION.

Feux d'alignement de Papineauville.

Le village de Papineauville est situé sur une baie ou lagune qui court parallèlement au maître chenal de l'Ottawa, et c'est un port d'escale pour les vapeurs et les barges, qui pénètrent dans la baie par une coupe artificielle draguée à environ un mille ou un mille et demi en aval du village. Pour en indiquer l'entrée, qui était très difficile à découvrir la nuit, on y a établi deux feux temporaires l'automne dernier sur chaque côté de la coupe. Cette précaution toutefois ne donnait pas satisfaction, et en juin dernier on enleva ces lumières et l'on en établit de nouvelles et de permanentes sur la terre ferme en face, et dans l'axe de l'entrée draguée de la baie.

Les feux sont blancs fixes catoptriques, projetés de lanternes carrées et tubulaires hissées sur des mâts munis au bas de boîtes destinées à abriter la lanterne. Les mâts et leurs boîtes sont peints en blanc, et les feux devraient se voir de deux milles dans le sens de l'alignement d'avant.

Le mât d'avant est planté sur la rive nord de la baie à un mille et quart du quai de Papineauville, sur un terrain ayant environ cinq pieds au-dessus du niveau d'été de la rivière. Le mât a 15 pieds de hauteur; le feu se trouve donc élevé de 20 pieds au-dessus de ce niveau.

Le mât d'alignement d'arrière est planté sur la voie publique à 282 pieds au nord du premier. Il a 15 pieds de hauteur et le feu se trouve exhaussé à 30 pieds au-dessus du niveau de la rivière.

Les deux feux réunis indiquent la direction de l'axe du chenal creusé en aval de la Pointe à Chabot, et allant du maître chenal de l'Ottawa au chenal de la baie.

Ce travail a été fait sous la surveillance immédiate de l'ingénieur en chef.

Feu d'alignement d'arrière à Port-Dover.

Pour accommoder les bateaux-passeurs du chemin de fer qui voyagent pendant toute l'année entre Port-Dover et Conneaut, il est devenu nécessaire de mettre une seconde lumière à Port-Dover, qui, alignée avec le feu établi sur l'extrémité antérieure du quai à l'ouest de la jetée, conduit au quai du chemin de fer par le meilleur chenal. Le plan adopté pour la construction du phare consiste en une structure en acier, surmontée d'une lanterne de bois fermée, le tout peint en rouge, et ayant une hauteur de 45 pieds de la base de la tourelle à la girouette qui surmonte la lanterne. Le feu mis en action le 11 juin dernier est une lumière rouge fixe catoptrique et qui est à 45 pieds au-dessus du niveau du lac. La construction a été faite pour le ministère par M. W. H. Noble, contremaître des travaux, qui s'est procuré la structure d'acier chez MM. Rice Lewis et fils, de Toronto, et l'a fait assembler à la *Saint-Lawrence Foundry* à Toronto. Le coût entier de la construction est de $386.65. La tourelle repose sur une partie abandonnée de l'une des rues du village, et la municipalité a permis qu'on l'y établit.

Feu et cloche d'alarme de l'île Flower-Pot.

Pour assurer davantage la sécurité des vaisseaux grands et rapides qui entrent dans la baie Georgienne, on a établi un phare et une cloche d'alarme sur la pointe extrême nord de l'île Flower-Pot, dans le canton nord du comté de Bruce, province d'Ontario. En attendant le parachèvement des bâtiments permanents requis, on a projeté une lumière temporaire au moyen d'une lanterne à lentille hissée au bout d'une perche.

La construction se fait à l'entreprise par M. J. C. Kennedy, d'Owen-Sound, son prix étant de $1,137. On espère que le feu et la cloche d'alarme seront définitivement en position à l'ouverture de la navigation en 1898.

Feux sur le lac des Bois.

Pour accommoder le trafic grandissant sur le lac des Bois par suite du développement de l'industrie minière, du commerce de bois et de l'agriculture, des feux additionnels ont dû être établis sur le lac. L'un de ces feux érigé sur l'île Ferris au large de la pointe extrême ouest de l'île Bigsby a été mis en action le 16 septembre dernier. Le phare s'élève à 75 pieds en arrière du bord de l'eau, à l'extrémité ouest de l'île, sur un rocher de granit qui s'élève de 14 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac. C'est une construction en bois, carrée et fermée, surmontée d'une lanterne aussi en bois et carrée, le tout peint en blanc. Sa hauteur des soles à la girouette est de 28 pieds.

Le feu est une lumière fixe blanche élevée de 36 pieds au-dessus de l'eau. On devrait l'apercevoir de 11 milles de tous les points y arrivant par l'eau. L'appareil illuminateur est dioptrique et de septième grandeur.

La construction a été faite à l'entreprise par M. T. M. Harrington, de Kéwatin, moyennant $467.50. Le coût total de l'érection de ce phare a été de $525.37.

On a installé le 17 octobre dernier deux feux d'alignement dans la baie Bishops afin de guider les vaisseaux sur la baie, dans le chenal allant de la pointe Bishops

aux petites îles situées au nord-est de l'île Royale, de façon à éviter les battures qui se trouvent de chaque côté du chenal. Le bâtiment d'avant est érigé sur une petite île située à environ deux cents pieds au nord de l'extrémité nord-est de l'île Royale.

Le phare se compose d'une tour carrée en bois à côtés inclinés, surmontée d'une lanterne également carrée et en bois. Le tout est peint en blanc. La hauteur de la tour du sol à la girouette qui orne la lanterne est de 20 pieds.

Le feu est une lumière blanche fixe placée à une hauteur de 17 pieds au-dessus du niveau du lac. Elle devrait s'apercevoir de cinq milles de tout point d'approche par eau. L'appareil illuminateur est du genre dioptrique et de septième ordre.

La tour d'arrière est érigée sur la rive nord de l'île Royale près de l'extrémité est. C'est une tour carrée en bois à côtés inclinés, et surmontée d'une lanterne en bois, le tout peint en blanc. Elle est au S. 30° E. à une distance d'environ 400 pieds de la tour d'avant. La hauteur de la construction du sol à la girouette de la lanterne est de 23 pieds.

Le feu est une lumière blanche fixe, élevée de 26 pieds au-dessus de l'eau, et devrait s'apercevoir de cinq milles de distance sous un léger arc s'étendant de chaque côté de l'alignement. L'appareil illuminateur est du genre catoptrique.

Ces deux constructions ont été faites par M. T. M. Harrington moyennant un prix d'entreprise de $689.50. La dépense totate qu'a occasionnée l'installation s'est élevée à $747.37.

PHARE SUPPRIMÉ.

Le feu et le signal de brume ci-devant entretenus par les propriétaires du quai à "Richard's Landing", chenal du nord, ont été supprimés cette saison. L'appareil illuminateur et le cornet de brume qu'avait prêtés ce ministère, ont été rapportés aux magasins, vu le refus des propriétaires du quai de continuer leur service suivant les termes des premières conventions faites avec le ministère.

AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Pointe-Claire.—La construction du nouveau phare sur la jetée, que notre précédent rapport faisait prévoir, s'est faite durant l'hiver et le printemps, et le feu a commencé à fonctionner dans le nouveau bâtiment à l'ouverture de la navigation cette année.

La fondation en est en acier rempli de béton ; c'est un caisson rectangulaire de 36 pieds de long par 26 de large et 9 de hauteur. Il est peint en brun.

Le bâtiment du phare qui le domine est une construction rectangulaire en bois peint en blanc avec une toiture brune. Du sommet du toit s'élève une lanterne carrée en bois peinte en rouge. La hauteur du bâtiment du tablier de la jetée à la girouette de la lanterne est de 33 pieds.

Le feu est blanc fixe, à une hauteur de 30 pieds au-dessus du niveau d'été de la rivière. Il devrait s'apercevoir à 11 milles de distance dans le chenal. L'appareil illuminateur est un foyer dioptrique de septième ordre.

Le travail a été fait sous la direction de M. W. H. Noble, contremaître des travaux, et il a coûté $1,738.12, y compris les réparations faites à la jetée en béton la construction de la nouvelle tour et du nouveau logement.

L'Orignal.—Comme l'indiquait le rapport de l'année dernière, on a construit un

nouveau phare à l'Orignal, sur l'Ottawa. Comme M. Noble était retenu à Belle-Isle, les travaux en ont été confiés à M. J. McGee, d'Ottawa, qui les a parachevés au coût total de $777.39.

Le phare s'élève sur la pointe qui s'avance le plus au nord dans la rivière, à 2,340 pieds de l'extrémité extérieure du quai public. Le site choisi est à 120 pieds du bord de l'eau, sur un terrain incliné qui s'élève à vingt pieds au-dessus du niveau d'été de la rivière.

Le phare est une tour carrée en bois, surmontée d'une lanterne carrée également en bois, le tout peint en blanc. Il est baut de 43 pieds du sol à la girouette de la lanterne.

Le feu est blanc et fixe, à 57 pieds au-dessus du niveau d'été de la rivière et devant s'apercevoir de douze milles à tout point d'approche par eau. L'appareil illuminateur est muni d'un lentille en verre coulé. Le nouveau feu a commencé à fonctionner en septembre dernier.

Pointe Plaisante.—A l'ouverture de la navigation, le printemps dernier, les lampes à réflecteurs antérieurement en usage ont été remplacées par un appareil dioptrique de septième ordre. Ce changement a produit une grosse économie de pétrole, et donne une lumière qui a en tous sens une intensité toujours constante. Cet automne le tablier et la toiture de la lanterne ont été recouverts de tôle galvanisée, et la tour elle-même a été remise en bon état.

Port Dalhousie.—Comme le voulait le rapport de l'an dernier, le ministère des chemins de fer et canaux a fait enlever le dessus de la jetée de l'est de Port-Dalhousie, qui se composait d'un coffrage pourri, et a remplacé par une œuvre en béton la partie qui se trouve au-dessus de l'eau. Ce ministère, en même temps que ces travaux se faisaient, a remplacé par une fondation en béton le caisson qui sert de base au feu d'alignement extérieur. Ces travaux se sont faits sous les ordres de M. W. H. Noble avant l'ouverture de la navigation au printemps de 1897, au prix de $672.78. Il s'agit maintenant de remplacer le chemin élevé qui relie à l'arrière les tours des deux phares. Cela se fera le printemps prochain. On remplacera alors par des courbes d'acier les courbes de bois qui ont servi jusqu'ici.

Rivière Thames.—A l'ouverture de la navigation le printemps dernier un appareil dioptrique de septième ordre a remplacé les lampes à réflecteurs dont on se servait à la tour du feu d'alignement d'arrière. Ce changement devrait faire une économie considérable de pétrole, et le feu devrait en acquérir plus d'intensité dans tous les sens.

Ile de l'Anse.—La chaudière de locomotive construite pour cette station par messieurs John Inglis et Fils, de Toronto, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier, a été transportée à cette station, le printemps dernier. Pour faire place aux deux chaudières, il a fallu agrandir le bâtiment du signal de brume et construire un hangar en bois distinct et séparé. Ces travaux ont été faits sous les ordres de l'ingénieur en chef, par M. George Currie, gardien du phare, et la chaudière a été mise en place et reliée a la machine par MM. Kennedy et Cie, d'Owen-Sound.

Détroit de Mississauga.—La nouvelle chaudière de locomotive construite pour ce signal de brume par MM. John Inglis et Fils, de Toronto a été livrée ce printemps à cette station. Pour loger cette chaudière plus grande, conjointement avec l'ancienne, il a fallu agrandir le bâtiment du signal de brume; cela a été fait à l'entreprise par M. Daniel McColman. Son prix pour l'agrandissement requis a été de $188.20. La

nouvelle chaudière a été mise en place et reliée à l'appareil mécanique par des ouvriers de la maison Wm Kennedy et Fils, d'Owen-Sound.

Iles de l'Ouest.—Lors de l'installation du phare et du signal de brume sur "Double Top Rock", on craignait que les bâtiments, les débarcadères, etc., n'eussent à souffrir de l'action des vagues l'hiver, et on a remis des travaux à faire au débarcadère du bateau pour jusqu'à ce que le gardien eût acquis une année d'expérience au sujet de l'action des vagues. On a découvert le printemps dernier que les avaries causées par la mer et la glace l'ont été du côté nord du logement, ainsi qu'à la plateforme conduisant du hangar-abri de l'embarcation à la grue mécanique. On y a en conséquence fait des réparations l'été dernier. Les bardeaux du côté nord du logement ont été reposés et le lambrissage a été redoublé. On l'a aussi renforcé sur le côté exposé de la cuisine, et l'on a pourvu de contre-vents les fenêtres de ce côté-là. On a reconstruit trente pieds de plateforme, de la façon la plus solide, et aménagé une cale de lancement du côté sud de l'île, au large du rocher, pour permettre au gardien d'atterrir avec le grand canot. Ces travaux et d'autres menues réparations requises pour mettre la station en bon état ont été dirigées par M. W. H. Noble. Coût : $303.36.

Rivière Lapluie.—On n'a pas pu parvenir à affermir l'hiver dernier, comme on le désirait, les fondations du phare et du feu d'alignement établis à l'embouchure de la rivière Lapluie. Par suite du retard qu'on a apporté à se mettre en rapports avec l'entrepreneur qui était chargé des travaux, la débâcle est arrivée avant qu'on ait pu se mettre à l'œuvre, et on a dû remettre les travaux à plus tard. Durant l'été on a maintenu les feux sur leurs anciennes fondations sur pilotis, et l'on y a fait de menues réparations au montant de $78.09.

Les réparations suivantes d'une importance moindre ont été faites aux stations de phares de cette division mentionnnées plus bas.

Station.	Caractère des réparations.	$	c.
Ile Campbell	Réparations à la tour	37	00
Pointe à Caron	Réparations, y compris fondation nouvelle au caisson	249	12
Récif Colchester	Peinturage et réparations	43	27
Rivière des Français	Réparations au logement	25	00
Stonehouse-Point	Réparations à la tour	21	47
Goderich	Récouvrir la lanterne	20	00
Ile Griffith	Blanchir et peinturer la tour	50	20
Kincardine	Peinturer le phare et le logement	46	00
Jetée de Lachine	Réparer le phare, y compris une nouvelle tête de lanterne	55	00
Ile du Milieu	Réparer la lanterne	29	31
Ile Mohawk	Blanchir et peinturer la tour	112	15
Ile Nottawasaga	Réparer la lanterne	30	00
Ecueil Pelée	Cheminée neuve	140	00
	Peinturage	25	00
Port Stanley	Réparer la tour et la jetée	497	31
Ile du Soufre	Réparer la jetée protectrice de l'abri du canot	30	00
Snug Harbour	Réparations	45	00
Cap du Tonnerre	Peinturage et réparations	34	55

BOUÉES ET BALISES.

Bouées à gaz dans le lac Erié.—Les bouées à gaz indiquent la passe Pelée, lac Erié, décrites dans le rapport de l'année dernière, ont continué à donner beaucoup de satisfaction aux marins. Elles ont été enlevées pour l'hiver par le steamer *Petrel* le 18 novembre 1896, leurs positions étant alors marquées par des bouées-espars. Elles ont été replacées par un remorqueur nolisé pour cette fin le 5 juin 1897, et elles ont été entretenues de gaz grâce aux bons offices de la *Lake Carriers' Association*, par le bateau de ravitaillement des phares américains qui approvisionne les bouées américaines.

Depuis l'installation de ces deux bouées à gaz canadiennes, le bureau des phares des Etats-Unis en a installé un grand nombre sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs, et le système des bouées à gaz est devenu d'une grande utilité surtout aux vaisseaux à grand tirant d'eau.

Changement des bouées de la rivière Détroit.—Quand les bouées canadiennes de l'embouchure de la rivière Détroit ont été posées à l'ouverture de la navigation cette année, les deux bouées marquant le bord de la batture au large de la Bar-Point, et de Big-Creek, qui avaient été jusqu'ici des bouées-barils peintes en rouge, ont été remplacées par des bouées-espars semblables à celles qui existent déjà dans cette rivière.

Amarque sur l'île One-Tree.—La Compagnie des scieries de Collins Inlet a élevé sur l'île One-Tree une amarque en bois blanchi, pour servir de guide le jour, à l'entrée ouest du goulet de Collins, sur la côte nord de la baie Georgienne, dans la province d'Ontario.

Il n'y a pas eu d'autres changements aux bouées de cette division. Les contrats d'entreprise qui avaient pris fin ont été renouvelés, et l'entretien des bouées a été généralement fait de façon à satisfaire les marins.

DIVISION DE QUÉBEC (SERVICE DES PHARES).

La division de Québec s'étend à partir de Montréal jusqu'au bout du détroit de Belle-Isle, soit plus de 1,200 milles de côtes et de rivières. Elle comprend tous les phares de la rivière Richelieu, du lac Memphrémagog, ainsi que tous les phares flottants, bouées à gaz et balises, de Montréal à Québec ; et en aval de Québec, tous les phares, phares flottants, bouées en bois, balises et signaux de brume du fleuve Saint-Laurent, de la rivière Saguenay, de la baie des Chaleurs, du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Isle, de la côte occidentale de Terreneuve et du Labrador. Cette division est sous la direction de M. J. W. Gregory, l'agent du ministère de la marine et des pêcheries à Québec.

L'agent est aussi préposé à l'engagement des matelots ; il exécute les ordres de la chambre de commerce britannique relativement aux naufrages, aux marins dénués de ressources, et aux accidents de mer ; enfin il est receveur d'épaves, surveillant des gardiens de quais, de même qu'officier des pêcheries pour la province de Québec.

Le personnel des employés de l'agent à Québec se compose de M. L. A. Blanchet, principal commis et comptable, ainsi que sous-préposé à l'engagement des matelots, de M. Alphonse Hamel, commis, de M. N. Fitzhenry, garde-magasin, et de M. G. D. O'Farrell, inspecteur des phares.

Les ateliers sont sous la direction de M. Ernest Roy, maître-charpentier, et de M. J. Vézina, maître-forgeron de navires. Les usines à gaz sont administrées par M. G. Bélanger.

Les steamers mis à la disposition de l'agent pendant l'année dernière ont été le *Druid*, qui s'est occupé des bouées à gaz et autres, ainsi que du service des balises en aval de Québec, et le steamer *Aberdeen*, qui est venu d'Halifax avitailler les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Isle, d'Anticosti, des îles de la Madeleine et de la baie des Chaleurs, et s'occuper du service des pêcheries. Le service des phares entre Québec et Montréal a été fait par des bateaux à passagers ou par chemin de fer, suivant qu'il a été jugé plus commode et plus économique.

Cette division compte 155 feux et 117 stations, 8 phares flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur puissants,—9 stations de bombes explosives, en rapport avec les feux; 2 sifflets de brume à vapeur, et 9 cornets de brume; 10 bouées à gaz, dont 4 sont pourvues de cloches; 140 bouées en bois et 59 balises.

AIDES NOUVELLES POUR LA NAVIGATION, ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJA EXISTANTES.

Signal de brume à Belle-Isle.—On a mis dans les subsides du dernier exercice un crédit spécial de $20,000 pour l'établissement d'une station d'avertissement de brume à la station de phare de Belle-Isle. Après examen complet sur le genre le meilleur de signal à choisir, on a jugé à propos d'installer une sirène a double action, mue par l'air comprimé, semblable aux appareils en usage dans les meilleures stations d'Angleterre. Le ministère fait venir le mécanisme voulu d'Angleterre par la maison de la Trinité, qui a une grande expérience en fait d'installation de ces signaux. On se munit d'une machine à l'huile pour comprimer l'air, mais avec l'intention de faire fonctionner l'appareil par la force motrice de l'eau : ce qui permettra d'utiliser le déversement des lacs existant aux environs du phare, lesquels ont 126 pieds de chute. Ceci permettra de tenir l'huile en réserve pour s'en servir au cas où l'eau viendrait à manquer. Durant la saison dernière d'été, M. Noble, contremaître des travaux, s'est occupé de préparer la station pour y ériger les constructions nécessaires et y installer les appareils. Il y a construit un bâtiment pour la sirène en dessous du phare, il a endigué les issues des lacs, installé des tuyaux conducteurs pour le pouvoir d'eau, et préparé le site de la chambre de la machine. Ces travaux ont occasionné une dépense de $2,345.01. Nous espérons commencer les opérations de cette station au cours de la prochaine saison de navigation.

Ile à la Pierre.—Le nouveau phare de l'île à la Pierre a été parachevé avant l'ouverture de la navigation au printemps de 1897, comme le disait le rapport de l'année dernière. La base du phare est en acier rempli de béton, et a la forme d'un cône tronqué de 26 pieds au sommet et 16 pieds de hauteur. Elle est peinte en brun. Le bâtiment du phare qui le surmonte est une construction octogone en bois peinte en blanc avec toiture brune. Du sommet du toit s'élève une lanterne octogone également en bois et peinte en rouge. La hauteur de la construction du tablier de la jetée à la lanterne est de 33 pieds.

Le feu est blanc fixe, à 45 pieds au-dessus du niveau d'été du fleuve. On l'aperçoit de 13 milles dans le chenal. L'appareil alluminateur est dioptrique et de septième ordre.

Les travaux ont été faits sous les ordres du contremaître, M. W. H. Noble, et ont coûté $3,309.59.

Saint-Thomas, Montmagny.—Le 31 août 1896, un incendie a détruit le mât et le hangar servant au feu établi à l'extrémité extérieure du quai du gouvernement à Saint-Thomas de Montmagny. Le quai a aussi sérieusement souffert. On a réparé le quai et remplacé la lumière du mât par une lanterne fermée en tôle galvanisée projetant sa lumière du haut d'une plateforme carrée. Cette plateforme est érigée sur une structure en charpente à claire-voie érigée au-dessus de la cale d'embarquement qui se trouve au bout du quai.

La construction s'élève à 26 pieds au-dessus du quai. La lumière est fixe et est à 26 pieds au-dessus de la ligne d'eau haute. Elle paraît blanche du chenal, et rouge quand on est à l'ouest du chenal. On devrait l'apercevoir à trois milles de l'entrée du port.

On a aussi établi un feu d'alignement d'arrière sur la côte ouest du port à 1,971 pieds au S ¼ O. de la lumière du quai. C'est une lumière blanche fixe, à 44 pieds au-dessus de la ligne d'eau haute, et l'on devrait l'apercevoir à trois milles dans l'axe d'alignement. Elle est projetée par une lanterne fermée en fer galvanisé reposant sur une tourelle en charpente à claire-voie et peinte en blanc. La hauteur de la tourelle du sol à la girouette de la lanterne est de 36 pieds. Les deux feux en ligne par le S. ¼ O., conduisent en amont du chenal au quai du gouvernement et aux quais de Price, mais aucune personne qui ne connaîtrait pas les lieux ne devrait tenter d'y entrer.

Les deux constructions ont été faites par le ministère de la marine avec la coopération et sous la surveillance de M. E. P. Bender, qui était chargé par le ministère des travaux publics de réparer le quai. Elles ont coûté en tout $361.90.

Déplacement du sémaphore de Lotbinière au Cap-Santé.

Par suite du parachèvement du chenal dragué à travers la Barre à Boulard, dans le fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, jusqu'à une profondeur de 28½ pieds et sur une largeur de 500 pieds, le sémaphore existant depuis 1894 sur la haute terre de Lotbinière était devenu d'aucune utilté à cet endroit. On l'a conséquemment transporté sur la rive nord du fleuve et ré-édifié sur la falaise haute de 70 pieds, à un endroit qui se trouve à environ ⅝ de mille en aval de l'église du Cap-Santé. Il sert maintenant à indiquer la profondeur de l'eau sur la barre de Sainte-Croix, ou le dragage se continue actuellement.

Le minimum de profondeur sur la barre de Sainte-Croix, indiqué sur les cartes du chenal des navires publiées par le ministère des travaux publics, est de 22 pieds, et l'échelle est basée sur le même zéro que les cartes du ministère. Sur la batture du Cap-Santé, au sud franc du sémaphore, il y a un petit endroit ou il y a un pied de moins d'eau que sur la barre de Sainte-Croix. Ce mode de fonctionnement du sémaphore est expliqué dans les tableaux de marées de 1897 que publient les commissaires du havre de Montréal.

L'entretien du sémaphore est confié à la Compagnie Sincennes-McNaughton, chargée également de l'entretien des bouées et balises entre Montréal et Québec. Les frais de déplacement du sémaphore se sont élevés à $382.89 en tout. M. B. H. Fraser, ingénieur assistant de ce ministère était préposé à ce travail.

PRINCIPALES RÉPARATIONS AUX STATIONS EXISTANTES.

Anticosti, Pointe-Heath.—On a nettoyé et repeinturé l'intérieur de la lanterne, et convenablement ajusté les lampes et réflecteurs. On a reposé des carreaux où il en

fallait. Une partie du lambrissage de la tour, qu'une tempête avait enlevée à l'automne de 1895, a été remise en place et peinturée. On a aussi posé un plancher neuf dans la cave de la tour. Il a fallu remplacer en partie le plancher en madrier de l'étable et de la grange et repeinturer au cours de l'hiver dernier l'intérieur de la tour. Les matériaux requis, y compris le ciment et le bois de service, sont venus de Québec; on a dépensé pour les matériaux, etc., $72.31. C'est le gardien qui a fait l'ouvrage.

Anticosti, Pointe Sud.—Une cheminée neuve pour chaudière du cornet de brume, faite aux ateliers de l'agence à Québec, a coûté $44. La nouvelle chaudière a été mise en place, et il a fallu construire des chalands spéciaux pour la recevoir au débarquement. Des réparations à la grande embarcation de cette station ont coûté $46.75. La somme totale dépensée à cet endroit s'est élevée à $116.47.

Anticosti, Pointe Sud-ouest.—On a remplacé à cet endroit l'embarcation, qui s'était perdue dans une tempête en 1893. De ce chef il a été dépensé $156.25 en tout, y compris les ferrements, un châssis vitré, la couverture d'avant, la voilure complétée, avec la mâture et les autres apparaux.

Anticosti, Pointe Ouest.—Il a fallu déposer 200 charges de pierre et de gravier dans le quai pour remplacer ceux que la tempête en avait enlevés le 21 et le 22 novembre 1896, à la partie nord du brise-lames en pierre. Ce travail a été fait par le gardien avec l'aide d'ouvriers de l'endroit au prix de $70. L'embarcation de la station a aussi subi des réparations qui ont coûté $40.

Bellechasse.—On a fait réparer par un menuisier de l'endroit la galerie de la lanterne qui faisait eau et on a fait faire du vitrage; coût $15. Un nouvel escalier à coûté $1.50. Des réparations à l'embarcation ont aussi coûté $13.

Belle-Isle.—Il a fallu faire des réparations générales à cette station. Le bois et les bardeaux requis pour cette fin sont venus de Québec par le steamer fédéral l'*Aberdeen.* Les réparatious ont coûté $48.50. Il a fallu refaire le sommet de la lanterne et le recouvrir de zinc. On a acheté pour cette station, au prix de $45, une embarcation sauvée du nauvrage du steamer *Mexico.*

Rocher-aux-Oiseaux.—Il a été fait des réparations importantes à cette station. Les travaux ont été faits par deux ouvriers venus de Québec par le steamer *Aberdeen.* Les bâtiments était bien délabrés et il a fallu dépenser $564.66 pour les mettre en bon état pour des années à venir. Les principales réparations consistaient à renouveler la plate-forme du côté sud du rocher. et à réparer le magasin, l'abri du canot, la forge, le magasin à pétrole, la boutique, l'abri du canon, le hangar de la chaudière et le cabestan. Il a fallu faire des menues réparations à la tour et au logement, recouvrir de toile la galerie de la lanterne, faire un nouveau mât de pavillon, sur une fondation neuve en bois, un mâtereau neuf pour la grue, un autre chariot pour le débarcadère du sud, et restaurer le garde-fou du trottoir. Le cabestan à vapeur a aussi subi des réparations.

Brandy-Pots.—Une bonne embarcation propre au service requis a été fournie à cette station au prix de $116.25. L'ancien bateau qui avait servi à cet endroit depuis dix-huit ans était tout pourri et a été mis en pièces par le gros temps. Des réparations faites et des ferrements posés à la vieille chaloupe et à un canot ont coûté $65.

Cap-aux-Saumons.—On a réparé la chaudière et le mécanisme du signal de brume. On a renouvelé les tuyaux que la gelée avait endommagés, de même que des soupapes de régularisation et deux soupapes d'arrêt du tuyau de vapeur, et deux robinets placés sur le tuyau d'aspiration pour régler la sonorité du cornet de brume.

Les deux chaudières ont été accouplées, mettant la chaudière de rechange en lieu de servir en cas de besoin. On a renvoyé les injecteurs à Québec pour les faire réparer. La machine entière a passé à l'inspection ; les réparations ont coûté $171.10 en tout.

M. Arthnr Simard, l'ancien gardien qui avait creusé et déblayé un refuge convenable pour l'embarcation, a été payé $27.50 pour son travail.

Cap-Bauld.—On a érigé un abri pour la chaloupe et réparé le bâtiment du signal de brume et le charbonnier, ainsi que cinq petits ponts et une partie du chemin qui conduit au pharo. Ceci a été fait par le gardien avec l'aide d'un ouvrier charpentier venu de Québec par le bateau de ravitaillement.

On a installé pour le signal de brume un réservoir en fer de 400 gallons, fait aux ateliers de Québec, et deux inspecteurs y ont été envoyés pour la chaudière.

Cap-Désespoir.—Réparation au plafond du second étage du phare, avec des matériaux apportés par le steamer de ravitallement, on a fixé l'encadrement en cuivre de la lanterne, que l'on a peinturée en rouge.

L'équipage de l'*Aberdeen*, pendant que le steamer s'y trouvait pour y livrer des approvisionnements, y ont érigé un nouveau mât de pavillon. Le magasin à pétrole et le logement ont subi également des réparations. Coût $34.

Cap-Gaspé.—100 madriers d'épinette rouge et 3,000 bardeaux ont été fournis au gardien, au prix de $22.50, et il s'est occupé aux réparations à faire au magasin et à l'abri du canon. Un poteau neuf pour la grue pour en remplacer un vieux a coûté $2.00

Cap-Ray.—Le gardien aidé d'ouvriers de l'endroit a construit un charbonnier, et a fait de menues réparations au bâtiment du signal de brume. Coût $72.50 pour les matériaux et la main-d'œuvre.

La tour et le charbonnier ont reçu deux couches de peinture, et des réparations ont été faites à la couverture en toile. On a construit aux ateliers de l'agence à Québec pour le signal de brume deux réservoirs neufs en fer pour en remplacer deux anciens devenus hors de service. On a aussi fourni deux tubes d'aspiration pour les chaudières. La fourniture de ventilation en cuivre a coûté $13.50.

Cap-Rosier.—Il a été fourni au prix de $55.00 les matériaux requis pour réparer les planchers, les plafonds, etc., dans le logement et la chambre de la machine. Ces matériaux ont été apportés par le steamer de ravitaillement et le travail a été fait par le gardien. On a aussi posé aux chaudières deux tubes d'aspiration.

Pointe-Carleton.—Des réparations aux planchers, aux escaliers, à la fondation de la tour et au sommet de la lanterne, ont coûté $15.00.

Etang-du-Nord.—Des réparations faites au magasin, à la cheminée, aux portes et fenêtres ont coûté $42.65. Il a été envoyé ce qu'il fallait pour ériger une clôture, et le gardien a fait le travail, et érigé cette clôture autour de la station.

Pointe-Renommée (Fame Point).—Un ouvrier de l'endroit a plafonné les chambres de la tour, réparé la galerie de la lanterne et les fondations en pierre du magasin de pétrole au prix de $43.50.

Forteau.—Il a été fait des réparations considérables à la tour, un nouveau charbonnier et un magasin de pétrôle y ont été construits par deux charpentiers de Québec. Les bâtiments de cette station ont coûté lors de leur création en 1855 au

delà de $86,000, et comme aucunes réparations importantes n'y avaient été faites depuis, les améliorations de cette année étaient devenues nécessaires pour entretenir la station en bon état.

Le charbonnier, bien que de construction plus récente que la tour, était trop petit en mauvais état, il était moins coûteux d'en construire un neuf de la grandeur voulue que de réparer et agrandir l'ancien. Les réparations faites à cet endroit ont coûté $496.94. On a également muni la chaudière d'un tube d'aspiration.

Ile Verte. C'est ici la plus ancienne station de phare du fleuve Saint-Laurent. Son établissement remonte à 1808, et il y fallait de grandes réparations et améliorations.

La lanterne, qui avait 88 ans d'usage, était hors de service. Des ouvriers ont été chargés d'enlever cette lanterne, et tous les matériaux pouvant servir à en construire une nouvelle ont été expédiés à Québec, où une lanterne a été construite sous les ordres de M. Ernest Roy. Les pièces en fer forgé ont été fabriquées à la fonderie de MM. Terreau et Racine, et tout le reste du bois et du fer a été fabriqué aux ateliers de l'agence. Le verre de la lanterne a été remplacé par un autre plus grand, et l'on a substitué des lampes à larges mèches plates, aux lampes n° 1.

La dépense pour la nouvelle lanterne, y compris les matériaux et la main-d'œuvre, avec les dépenses du voyage et la pension des ouvriers, s'est élevée à la somme de $1,897.25.

Le sommet de la tour supportant la lanterne était en très mauvais état et détériorait la maçonnerie ; les poutres en bois soutenant la tour étaient entièrement pourries, et il a fallu renouveler tout le redoublage en cuivre dont elles étaient enveloppées. On a aussi réparé le lambrissage de la tour et des magasins des provisions et du pétrole, et des ouvriers envoyés de Québec ont fait de nouveaux faîtes de cheminées, du plancher neuf, de la boiserie et des châssis. Dépense totale $135.00.

Ile Greenly. Par suite du déplacement du bâtiment du signal de brume, il a fallu installer un garde-fou en fil métallique long d'environ 900 pieds partant du phare pour aller au nouvel emplacement et permettre au gardien d'arriver au signal de brume les jours de grand vent et quand la banquette est couverte de glace. Coût du travail, fil métallique et poteaux de fer, $40.

Ile aux Prunes.—La jetée construite sous la nouvelle tour angulaire en fer avait besoin de réparations considérables, tel que bordage, assujettissement par des tirants, etc. Le travail a été confié à deux charpentiers venus de Québec, et il a coûté $154.75, y compris les matériaux, la main-d'œuvre, les frais de voyage et la pension des ouvriers.

On a construit un petit abri pour que le gardien put y passer la nuit quand il est en devoir. Coût: $30.00.

Ile aux Raisins.—Renouvelé le boisage de la tour. C'est un ouvrier compétent de l'endroit qui à fait le travail ainsi que la peinture, au prix de $88.00. On a aussi pourvu la station d'un petit chaland. Coût: $12.00.

Ile de Grâce.—M. Louis Beaulac, de Sorel, a été chargé de faire sous les ordres de M. James Howden, du ministère des travaux publics, les réparations requises au brise-lames de l'avant du phare, que la glace avait transporté à environ 60 pieds de sa position. L'armature en plaques de fer en avait été arrachée et tordue, et il a fallu la remplacer. Il a fallu également d'autres réparations pour renforcer le môle lui-même, etc. Dépense totale: $72.00.

Ile Sainte-Thérèse.—La glace a fait beaucoup de mal au môle du phare d'arrière de l'île Sainte-Thérèse au printemps de 1896.

Il a fallu en border deux côtés à neuf en madriers, ainsi qu'une grande partie du tablier, et renouveler quatre des poutres du couronnement. Les plaques en fer, de même que le revêtement étaient disparues et il a fallu les renouveler. La dépense encourue pour les réparations, comprenant la main-d'œuvre, les matériaux et la pension des ouvriers, s'est élevée à la somme de $334.95.

Ile aux Alouettes.—La chaudière verticale étant devenue tout à fait hors de service a été remplacée par une neuve, modèle locomotive, qui a été installée à côté d'une autre du même genre. Les deux chaudières ont été raccordées aux deux appareils faisant fonctionner les signaux de brume. Un maçon venu de Québec a fait les fondations en brique et le cendrier de la nouvelle chaudière. Il a recouvert d'amiante la nouvelle et réparé l'amiante recouvrant déjà l'ancienne chaudière. Un bon fabriquant de chaudières et un habile machiniste y sont venus avec M. Léon Samson, mécanicien en second de "*La Canadienne*", pour faire les réparations requises aux chaudières et à la machine. Les pièces nécessitant d'être envoyées à l'atelier pour y être réparées ont été confiées à MM. Carrier, Lainé et Cie, de Lévis. Les réparations se continuent et tout sera bientôt en parfait état.

Lavaltrie.—Des réparations urgentes ont été faites au môle du phare d'arrière. On a placé deux toises de pierre alentour, renouvelé le bordage de l'un des coins, mis deux plaques neuves d'encoignure pour en remplacer des vieilles, mis quelques madriers sur le tablier et sur le côté de la jetée. On a assujéti de nouveau les ferrements de la petite jetée et renforcé la grande pour lui permettre de supporter la charge additionnelle de la nouvelle tour angulaire en fer, en y mettant de nouvelles lambourdes pour les plaques de fondation. On a presque entièrement renouvelé le pontage de la petite jetée du phare d'avant. Il a fallu aussi la border à neuf au deux tiers sur les côtés. On a mis quatre nouvelles pièces au rebord du couronnement, et de nouvelles plaques de fer aux coins. Ces réparations se sont montées en tout à $280.63.

Phare-flottant de la Traverse d'en bas.—Le vaisseau du phare a été bâti sur le chantier de M. Geo. T. Davies ; on a gratté les fonds, qu'on a ensuite peinturés et autrement et réparés. Les boulons de l'arrière à tribord à partir du fond jusqu'à la hauteur des écubiers inférieurs ont été renouvelés en recouvrant l'arrière d'une plaque d'acier de $\frac{7}{16}$ boulonnée de part en part. On a renouvelé deux plaques protectrices usées à tribord de huit pieds de longueur par deux pieds six pouces de largeur et de trois lignes d'épaisseur. On a dépendu le gouvernail, qu'on a muni de nouveaux aiguillots et d'une chaîne neuve. On a réparé et calfaté le pont, remplacé par un neuf un ancien capot d'écoutille à l'arrière et assujéti le grand mât. On a gratté à net et repeinturé la cale, et remis en ordre les daviers des canots. Coût total des réparations, $921.49.

Pointe-au-Maquereau.—Le trottoir conduisant au phare étant en mauvais état, il a été mis à la disposition du gardien une somme de $73.00 pour défrayer le coût d'aides additionnels requis pour enlever les pierres et corps d'arbres qui nuisaient, pour réparer les puits et mettre le chemin en bon état.

Matane.—Des réparations à la cheminée ont coûté $5. M. G. L. Pelletier a aussi réparé la vieille embarcation, coût $22.

Montée-du-Lac.—Les marches du débarcadère de cette station et une partie du pontage ont dû être renouvelés, le vieil ouvrage étant pourri. Ceci a nécessité 2163 pieds de bois, au prix de $176.98 pour les matériaux et la main-d'œuvre.

Pointe-des-Monts.—On a réparé le magasin au pétrole et fait un plancher neuf dans la chambre de la tour avec l'aide d'un charpentier venu de Québec. On a aussi reparé la grande chaloupe à voile et acheté un canot neuf au coût de $20. On a lambrissé à neuf l'étable et la grange. Les vieilles lampes démodées à rebords n° 1 ont été remplacées par des lampes à larges mèches plates.

Pointe-Riche.—La grange servant de magasin à cet endroit étant très ancienne et atteinte de pourriture, on en a appareillé une nouvelle à Québec, prête à assembler, rendue à la station, et le gardien va l'assembler avec quelques jours d'aide d'un ouvrier de l'endroit. Le coût de la construction, y compris les matériaux et la main-d'œuvre, s'est élevé à $115.05.

Portneuf (en haut).—On a élevé un petit appentis au-dessus du puits, qui a été pourvu d'un tuyau de décharge au coût de $8.50. On a réparé la clôture qui entoure la tour d'avant. Le gardien a eu la permission d'engager pour quatre ou cinq jours un charpentier qui l'a aidé à faire le travail au prix de $7.50.

Phare flottant de l'Ile Rouge.—On a fait au cours de l'hiver des réparations aux chaudières et à la machine du bateau-phare ; le travail, y compris l'équipement des vaisseaux pour le printemps, a coûté $1,208.29.

Sainte-Croix.—L'inondation du printemps et la glace ont déplacé le phare, lui faisant beaucoup de mal, ce qui a empêché le gardien de demeurer dans la tour pendant plusieurs mois. L'étage inférieur avait été complètement défoncé, les tirants, les planchers, avaient été percés et mis en pièces. Du côté du nord-est, la tour a été ouverte sur toute sa longueur, trente pieds de haut, et les trois gros poteaux qui en étaient le principal appui ont été rompus à la base. Comme le ministère s'attendait à faire de nouvelles dispositions pour ce phare dans un avenir prochain, les grosses réparations ont été ajournées, mais comme la tour avait souffert, il se trouvait à manquer de solidité, et il est venu des charpentiers de Québec pour y faire des réparations provisoires. La dépense totale, y compris le loyer d'un appartement pour le gardien pendant la durée des réparations, s'est élevée à $354.46.

Sept-Iles.—On a recouvert en bardeaux le magasin au coût de $12. Une voie d'eau dans la partie haute de la tour a été arrêtée et le montant vertical de la grue mécanique a été refait à neuf par un charpentier venu de Québec. Cette grue avait reçu un nouveau levier de chargement il y a quelques années, mais le montant ci-dessus mentionné servait depuis l'érection de cette grue il y a bien des années. La dépense totale s'est élevée à $83.44. On a aussi fourni au gardien un petit canot solide qu'il puisse manœuvrer seul sur les rochers qui entourent la station.

Sorel.—A raison du mauvais état du quai de la Compagnie du Richelieu à Sorel, où se trouvent les phares d'alignement, il est devenu nécessaire pour la sécurité des constructions de les ranger de huit pieds plus à terre que leur ancienne position, afin de les faire reposer sur des fondations plus solides. Ce changement a été fait sous la surveillance de M. Noble et a coûté $95.09.

Phare-flottant de l'Ile Blanche.—Réparations à la chaudière et à la machine le vaisseau a aussi reçu un équipement général pour la saison: Coût $350.04.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

SERVICE DES BOUÉES ET BALISES.

Bouées à gaz.—La division de Québec possède dix bouées à gaz dont 4 sont munies de cloches de brume, activées par 4 marteaux mis en mouvement par l'action des eaux. Chacune de ces bouées porte inscrit sur le côté le nom de la station à laquelle elle appartient.

Il y a sur le quai de la Reine à Québec deux bouées sphériques à gaz ; sur ce même quai se trouvent les usines à gaz, les réservoirs d'approvisionnement, etc.

Ce service a coûté en tout une dépense de $2,812.98 pour l'exercice 1896-1897.

Bouées en bois, bouées-barils, bouées-espars et balises.—Les bouées et balises relevant de l'agence de Québec comprennent toutes celles de la rivière Richelieu, du Saguenay, du fleuve Saint-Laurent, du golfe Saint-Laurent et de la baie des Chaleurs.

Le coût total de ce service, y compris les entreprises pour hiverner, réparer, replacer, enlever et renouveler les bouées et balises pour l'exercice dernier, s'est élevé à $4,019.04.

On a réparé, peinturé et renouvelé le nombre ordinaire de bouées et de balises, On a construit comme d'habitude huit bouées-espars, qui ont été mises aux stations suivantes pour remplacer des bouées plus grosses quand on les enleva pour l'hiver. savoir :—banc de Beaujeu, extrémité ouest ; batture de l'île aux Grues, la tache de l'île aux Grues, la petite Islette, Saint-Roch, Channel Patch, la batture des Pélerins, et le banc de Barrett.

Balises du golfe.—L'hiver dernier les marins ont reçu avis que les amayes de jour entretenues jusque-là sur la côte sud ou côte de Gaspé du golfe Saint-Laurent, n'étaient plus nécessaires, à raison de l'établissement de plusieurs phares le long de la même côte, et qu'on les avait en conséquence laissé tomber en ruine. Les marins reçurent donc avis d'enlever des cartes les amayes de la Pointe Sainte-Anne, de la rivière Martin, de la pointe Pleureuse, de la pointe à la Frégate et de la pointe Renommée.

Les marins ont aussi été avertis qu'on entretiendrait comme auparavant six balises sur les côtes de l'île d'Anticosti.

Durant la saison passée, il a été construit sur la côte du Labrador trois amayes à cadres d'acier, pour remplacer des amayes en bois qui y existaient auparavant. Les matériaux ont été préparés aux ateliers de l'agence à Québec, et les amayes ont été mises en place par l'équipage du steamer *Aberdeen*. Les amayes sont en trépied avec des lattes sur les côtés et sont peintes en blanc ; l'une d'elles est située sur l'île à la Baleine, à l'entrée du havre de Bonne-Espérance, îles aux Esquimaux, et porte au sommet une marque en forme de disque ou globe, une autre est sur l'île Plate, et porte au sommet une pyramide ou triangle renversé ; la marque de la troisième qui est à l'îlôt du Dehors, à l'entrée de la baie de Coacoacho, est en losange.

DIVISION DES PHARES DE LA NOUVELLE ECOSSE.

Cette division, sous le contrôle de M. J. Parsons, l'agent du ministère dans cette province, comprend 180 phares exhibant 192 feux, 1 phare flottant, 16 sifflets de brume à vapeur, 22 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 17 bouées à sifflets automatiques, 14 bouées à cloches automatiques, 102 bouées-barils en fer, environ

700 bouées-espars et autres petites bouées, 8 balises fixes, 16 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours, et 4 stations à signaux, et un vapeur, le *Newfield.*

M. C. H. Hutchins, le surintendant des phares, a inspecté les stations des phares, M. D. Stevens, l'inspecteur des bateaux à vapeur de l'Etat, a examiné les chaudières et machines, aux postes de signaux de brume, et M. Alfred Ogden a visité les stations de bateaux de sauvetage.

CHANGEMENTS.

Hobson's-Nose.—Le feu catoptrique a été supprimé et remplacé par un feu dioptrique de cinquième ordre; ceci a grandement ajouté à l'efficacité de la lumière.

Pointe à Peggy.—L'appareil catoptrique a été enlevé le 29 mars dernier et remplacé par un appareil illuminateur dioptrique de cinquième ordre.

La nuit du 2 juin, une exploision s'est produite dans la lanterne, faisant beaucoup de dommage au nouvel appareil dioptrique, et nécessitant de remettre en plan l'appareil catoptrique pour le temps des réparations.

Abbot-Harbour.—La lumière de mât a été enlevée de l'extrémité sud de ce havre et transportée à la terre ferme en face, comme le rapport de l'année dernière en exprimait l'intention.

Green Cove, Port-Maitland.—Il a été élevé une petite tour à l'extrémité extérieure du brise-lames, au lieu du mât à lanterne antérieurement en usage. Le travail a été fait sous les ordres de M. Dodwell, ingénieur local du ministère des travaux publics, en même temps qu'ont été faits les derniers travaux du quai.

Pointe Glasgow.—Il a été élevé une nouvelle tour et établi un feu à la place de l'ancienne lumière. Le terrain a aussi été entouré d'une clôture en fil métallique.

Ile Chéticamp.—On a enlevé la vieille tour du côté ouest du logement et construit du côté nord une autre tour carrée en bois, ayant 19 pieds de base et 25 pieds de hauteur, surmontée de la lanterne en fer provenant de l'ancienne construction. Le logement a été mis en bon état de réparations. Les travaux ont été faits sous la surveillance de M. John Chisholm avec des ouvriers de l'endroit. Le vitrage de la lanterne a été assujétie avec des coussinets en caoutchouc.

Pointe Caveau, Chéticamp.—On va construire et faire fonctionner cet automne deux petites tours du côté est du havre de l'Est pour indiquer le chenal qui conduit à l'entrée.

Merigomish.—Le feu antérieurement existant sur le cap Kings'-Head a été supprimé le 1er juillet dernier.

Améliorations faites à l'entrée du port de Louisbourg.

A raison de l'importance grandissante du port de Louisbourg, due au fait qu'on en a fait un port d'expédition pour la houille, il a été jugé à propos d'améliorer les aides de la navigation à l'entrée du port. Quand on a replacé la bouée automatique à l'ouverture de la navigation cette année, on l'a ancrée dans un endroit nouveau, a trois milles au large du phare de Louisbourg et à environ un mille et demi de sa position première. On a fait ce changement afin que les vaisseaux approchant de Louisbourg en temps de brouillard puissent prendre la bouée automatique comme point de départ pour entrer dans le port, de façon à éviter tous les écueils environnants.

En même temps on a ancré une bouée conique rouge en fer dans trente pieds d'eau, à l'extremité ouest de la batture, qui part de *Nag Rock*, afin d'indiquer un coude abrupt qui existe dans le chenal profond, et on a rendu plus distinctes les deux bouées-espars qui indiquent le chenal à eau moins profonde au large de Nag-Rock, en mettant sur la première, située plus au sud, une marque en forme de cône et sur celle du nord une marque en forme de sphère.

Le 20 octobre 1897, on devait faire fonctionner deux feux d'alignement dans le port. Le feu d'avant sera sur une tour construite sur une petite pointe en gravier qui projette dans le port sur la côte sud. La tour est à 2,950 pieds S. 58° O. de l'église catholique, et à 33 pieds en dedans de la ligne ordinaire d'eau haute.

La tour est carrée en bois avec côtés inclinés, surmontée d'une grande lanterne carrée, le tout peint en blanc. La hauteur de la tour de sa base à la girouette de la lanterne est de 28 pieds.

Le feu sera une lumière rouge fixe à 26 pieds au-dessus de l'eau haute. Elle devrait s'apercevoir à sept milles, de tout point d'approche par eau. L'appareil illuminateur est un foyer dioptrique de septième ordre.

La tour d'arrière est sur le côté nord du chemin principal, à 1,330 pieds au N. 67° O. (S. 88° 15′ O., franc) de la première. La construction est en tous points semblable à la tour d'avant.

Le feu sera une lumière rouge fixe du genre catoptrique, située à 54 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Elle devrait se voir de sept milles dans l'axe d'alignement et sous un léger arc de chaque côté.

Les deux feux en un seul, partant au N. 67° O., conduisent dans le bras sud-ouest en venant de l'océan, en évitant tous écueils. Le minimum de profondeur de l'eau dans l'axe d'alignement au large de la bouée conique de la batture de Nag-Rock est de 45 pieds.

Ces deux phares ont été construits à l'entreprise par M. Norman H. McNeil, moyennant un prix d'entreprise de $393.

On croit qu'avec toutes ces améliorations à l'entrée du port les vaisseaux du plus fort tirant d'eau pourront y pénétrer en toute sécurité en aucun temps.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Plage de Meagher.—On fournit une embarcation neuve, et le mur extérieur de la tour est jointoyé au ciment; on démolit jusqu'au toit, et l'on refait la cheminée. Les passages à niveaux en madriers allant du logement du gardien à la tour sont remis à neuf; on refait dans la cave un escalier neuf et une partie du plancher. Le magasin au pétrole reçoit de nouvelles semelles, on le répare et recouvre entièrement en bardeaux. On a aussi fait subir des réparations au brise-lames.

Jeddore.—On a entièrement renouvelé le vitrage de la lanterne, qu'on a reposé avec des coussinets en caoutchouc. Les murs de fondation ont été jointoyés, et l'on a fait des réparations à la toiture du hangar à bois et aux portes de la grange et de l'abri de l'embarcation. On a recouvert en bardeaux les toits de la grange et du magasin au pétrole, réparé le tablier de la lanterne et les gouttières du logement.

Ile aux Œufs.—On a refait environ 60 pieds de la cale de débarquement du bateau, ainsi que partie du trottoir en madrier allant de l'habitation à la tour.

Ile aux Loups.—On a acheté une embarcation neuve.

Ile aux Castors.—On a replâtré l'intérieur des murs de fondation de la cave et réparé les marches conduisant à l'habitation.

Ile Wedge.—On a élevé sur le côté est de l'abri de l'embarcation un mur de protection fait en caissons de 150 pieds de long, de 20 pieds de large à la base et ayant 10 pieds de haut, fermement maintenu avec des boulons de fer et empierrés de partout, pour empêcher la mer de laver la grève de glaise. Ces travaux étaient sous la direction du contremaître des travaux McLennan, avec des ouvriers de l'endroit. Tous les verres de la lanterne ont été enlevés et reposés sur des coussinets en caoutchouc.

Whitehead.—On a construit au débarcadère un nouvel abri pour la chaloupe de 35 pieds par 17. On a aussi construit en neuf une plateforme autour du cabestan et recouvert en toile le tablier de la lanterne.

Havre du Corbeau.—On a recouvert en bardeaux la toiture de l'abri de la chaloupe, on a fait un drain de la cave à la grève et posé un tuyau de drain neuf.

Scattarie.—On a mis dans les anciens dormants des fenêtres de l'habitation dix couples de châssis neufs, et bâti un portique neuf pour le logement.

Pointe Basse.—On a réparé le hangar adjoignant l'habitation et on en a recouvert en bardeaux le toit et les côtés. On a placé dans la chambre à coucher des dormants et des châssis neufs aux fenêtres, et arrêté une voie d'eau qui existait au-dessus de la fenêtre du côté ouest.

Pointe Aconi.—La clôture entourant le terrain a été réparée et renouvelée en partie. Le magasin au pétrole a été retiré du bout de la falaise et les côtés en ont été redoublés et recouverts en bardeaux.

Pointe McKenzie.—On a réparé la tour ; on a renouvelé les semelles et la partie inférieure de trois poteaux corniers et huit montants, et partiellement deux poutres. On a refait le premier boisage sur une hauteur de dix pieds de la base, on a enlevé le lambrissage et couvert les murs en bardeaux. On a renouvelé la porte d'entrée et le seuil et fait une contre-porte neuve. On a refait le crépi détérioré et fixé des tirants additionnels dans les poteaux corniers. On a renouvelé en partie le tablier de la lanterne, qui a été munie d'une nouvelle porte. On a reparé le hangar à bois attenant à l'habitation avec des matériaux et de la main-d'œuvre de l'endroit, sous la surveillance de M. McLennan.

Pointe à la Roche Noire.—On a installé un assortiment neuf de lampes B. On a recouvert la toiture en bardeaux, mis une nouvelle allège à la fenêtre de la cave, et fait un plancher neuf dans la cave et dans la pièce principale de l'habitation.

Merigomish.—On a clôturé en neuf le terrain du phare, et réparé le crépi dans deux pièces.

Caribou.—On a enclos le terrain d'une clôture en fil métallique.

Ile Amet.—Réparé la cale de lancement et le brise-lames.

Cap Chébouctou.—Remplacé par du neuf le bois pourri sur neuf côtés de la lanterne entre le tablier et les verres. Renouvelé la balustrade de la lanterne et construit du côté sud du toit de l'habitation une lucarne doublée en épinette rouge de 3½ pouces, et muni la pièce d'une porte à panneaux. Ce travail a été fait sous les ordres du contremaître McLennan par des ouvriers de l'endroit.

Sambro.—Dans le logement du gardien on a renouvelé trois seuils, trois dormants de fenêtres, et six couples de châssis. On a descendu deux tuyaux de cheminée,

qu'on a refaits plus en petit, et refait douze verges d'enduit. On a aussi fait un garde-manger attenant à la cuisine. On a renouvelé le seuil de la porte du vestibule, et réparé les portes, placé une nouvelle cheminée dans le salon, renouvelé en partie l'escalier et deux seuils de la chambre à coucher de l'habitation, et fait deux nouveaux cadres de contre-porte.

On a renouvelé les gouttières et les dalots de la grange et mis des pentures aux portes.

Renouvelé un seuil de portique, deux portes et dormants, et aussi une partie du plancher dans le phare. Recouvert de tôle, galvanisé le fond de la lanterne et jointoyé les murs de fondation.

Pointe à Peggy.—L'appareil catoptrique est remplacé par un foyer dioptrique de cinquième ordre. Par suite d'un incendie dans la nuit du 22 juin, il a fallu renouveler tout le vitrage de la lanterne, soit 24 carreaux de deux grandeurs. Renouvelé le ventilateur et installé une nouvelle table pour la lampe. Etabli un toit sourd dans la lanterne pour protéger contre la pluie l'appareil illuminateur.

Ile Quaker.—Fourni un nouveau cornet de brume, recouvert en bardeaux les murs de la cuisine et mis en place une porte extérieure.

Hobsons' Nose.—L'appareil catoptrique a été enlevé le 23 avril et remplacé par un foyer dioptrique de cinquième ordre, ce qui a augmenté l'efficacité de la lumière. On a fait de menues réparations au brise-lames et à la cale de lancement de la chaloupe.

Little-Hope.—La maçonnerie du brise-lames, qui était minée et endommagée par la mer en certains, endroits a du subir des réparations. On a enlevé les gros cailloux que la mer avait apportés au débarcadère, et l'on a reconstruit la cale de débarquement. On a construit un môle de protection en caisson pour protéger les bateaux à l'attérissement du côté sud de la cale de lancement du bateau. Fourni une embarcation neuve et peinturé les bâtiments.

Ile de Pease.—Lampes munies de larges mêches plates au lieu du brûleur à rebords. Fourni 3 nouveaux réflecteurs et peinturé les bâtiments.

Cap Sainte-Marie.—On a démoli au-dessus du toit et reconstruit la cheminée de l'habitation. Réparé les enduits du passage et jointoyé le mur de fondation sous le phare avec du ciment.

Ile Haute.—Peinturé les bâtiments, réparé et recouvert en toile le tablier de la lanterne Recouvert en bardeaux le toit du hangar à bois, ouvert un drain et replacé les tuyaux plus avant pour enlever l'eau de la cave. Remplacé à trois lampes des brûleurs à rebords par des brûleurs à larges mêches plates.

Parrsboro.—On a réparé la toiture du passage à niveau, ajusté un tuyau de poêle dans la lanterne, et posé un tuyau à eau du réservoir à l'évier de la cuisine. On a briqueté la cave et bétonné le plancher. On a fourni deux lampes.

Cap Sharp.—Fourni 60 pieds de tuyau à eau pour conduire l'eau de la source à la maison.

SIGNAUX DE BRUME.

Ile aux Airelles, (Cranberry Island).—On a posé à la chaudière deux injecteurs, une soupape d'alimentation et une nouvelle soupape de sûreté. On a renouvelé les tuyaux de trop plein de surface et les tuyaux d'alimentation de la pompe. On a mis des

coussinets en cuivre, mis une garniture à la pompe et réparé entièrement la machine. Il a fallu expédier à cet endroit un pivot neuf pour la soupape d'alimentation, quarante barres de grille, 200 pieds de tuyau de fer et 30 pieds de tuyau d'aspiration.

Scattarie.—On a installé une machine automatique, modèle Crosby, posé un injecteur et réparé le tuyau de trop plein, calfaté la chaudière et rajusté le rebord du tambour, réparer les éprouvettes et les réflecteurs. On a remplacé huit pieds de lambourde sous la porte d'entrée. Enlevé l'ancien lambrissage des côtés du bâtiment, qu'on a recouverts en bardeaux de cèdre. Recouvert la chambre des machines.

Ile Saint-Paul.—On a établi comme chaudière de rechange une chaudière neuve construite par Matheson & Co., de New-Glasgow. On est a remettre des tubes neufs à l'ancienne chaudière, que l'on répare avec soin. On fait aussi les réparations requises à la chambre des machines.

Cap Chebouctou.—Le treuil à guinder a été entièrement réparé et pourvu d'un nouveau câble métallique. On a posé un injecteur à la chaudière.

Shelburne.—Fait un nouveau couvercle en planche pour le réservoir ; la chaudière est rapiécée et réparée.

Yarmouth.—Fourni 50 pieds de tuyau de dégorgement, posé deux injecteurs et réparé la machine Crosby.

Ile aux Eglantiers.—On est a élever une nouvelle construction en bois pour remplacer le bâtiment du sifflet, détruit par un incendie en mars 1896 ; le travail se fait sous la surveillance du contremaître McLennan, les matériaux et la main-d'œuvre venant de l'endroit. Il a été dépensé $200 pour réparer le chemin qui va de Westport à cette station, et par lequel se transportent la houille et les autres approvisionnements.

Pointe Prim.—On a reposé des tubes à l'une des chaudières et pourvu l'autre d'un injecteur. On a recouvert le réservoir de la chambre de la machine, pourvu le treuil à vapeur d'un nouveau garant, et acquis 300 pieds de boyaux à incendie.

Cap d'Or.—On a acquis 70 pieds de tuyau d'aspiration et fait aux constructions les réparations suivantes :—

Au bâtiment du sifflet, deux lambourdes neuves, enlever le vieux lambrissage et le remplacer avec des bardeaux de cèdre, recouvert la toiture en bardeaux, mastiquer le tour de la cheminée sur le toit, doubler le plafond, installer un banc neuf et un loquet, parachever le plancher en béton et ériger une clôture neuve sur le bord de la falaise en face du bâtiment.

A l'habitation renouveler l'ancien lambrissage et recouvert les murs de bardeaux de cèdre, jointoyer le mur de fondation à la cheminée, tout cela sous la surveillance de M. McLennan par des ouvrers de l'endroit.

Ile Saint-Paul.—La vieille chaudière et la machine ont subi des réparations et on a transporté une nouvelle chaudière à l'île en novembre dernier. Au cours de l'hiver le personnel l'a transportée de l'anse Atlantique à la station du signal, et on est actuellement à l'installer.

On garde la vieille chaudière et on espère qu'elle va durer comme appareil de rechange encore quatre ou cinq ans.

Il n'y a pas eu de naufrages ni d'accidents durant l'année passée. On a acquis de la John Lovell Arms Co. de Boston et expédié à l'île un canon portatif de Hunt avec des projectiles brevetés. C'est à cause des côtes escarpées et de l'ab-

sence de voierie, qu'on a décidé d'avoir ce canon, qu'un seul homme peut porter, et avec lequel on peut lancer une corde à tout vaisseau qui pourrait faire naufrage sur la côte de l'île.

Ile de Sable.—A la station n° 1 on a érigé une nouvelle maison de guet, réparé la boutique du charpentier, qu'on a exhaussée d'un pied, allongée de 9 pieds et pourvue de nouvelle lambourdes. Posé une nouvelle lambourde de façade et des portes neuves à l'écurie.* Réparations générales d'entretien et changements à l'intérieur. A l'habitation du surintendant on a recouvert l'aile en bardeaux et fait un plancher neuf à la salle à manger. La laiterie a été exhaussée d'un pied, les murs et le toit ont été recouverts en bardeaux, et on y a placé des portes neuves et des dormants de châssis. On a fait un chemin à lisses pour la chaloupe et réparé le bateau à ressac et les chariots. On a aussi bâti une boîte de charrette à bœufs.

A la station n° 4 on a terminé le hangar aux voitures. On a fait subir des changements et des réparations à l'intérieur de la retraite des marins, construit une cheminée neuve et redoublé la laiterie. On a fait une boîte de voiture pour l'appareil aux fusées et réparé la voiture. Les chariots des embarcations ont aussi subi des réparations.

Au feu de l'extrémité ouest on a construit un nouveau hangar à bois et réparé la maison et la grange.

Il y a eu sur l'île une bonne récolte de foin et tous les légumes sont bien venus. Les sauterelles n'ont fait que peu de dégâts. On a abattu 10 bêtes à cornes pesant 5,602 livres. Cet abattage n'a été fait qu'à intervalles séparés, pour faire des distributions de viande fraîche à toutes les stations. On a abattu en décembre et janvier 13 cochons pesant 1563 livres. Le troupeau ordinaire de 90 bêtes à cornes et d'environ 120 poneys sauvages est actuellement en excellent état.

Il a été expédié de l'île et vendu à Halifax 44 poneys sauvages.

Il a aussi été envoyé à Halifax 63 barils d'airelles.

SERVICE DES BOUÉES.

Bouée automatique de la Roche Blonde.—Actuellement on relève cette bouée tous les trois mois, vu la difficulté qu'on éprouve à la tenir en position. C'est le steamer *Lansdowne* qui en est chargé.

Bouée du banc Chebogue.—Cette bouée et son mouillage ont été réparés à fond par le steamer *Lansdowne* le 21 novembre 1896, et aussi le 8 juin 1897.

Bouée-baril " Old Man".—C'est le steamer *Lansdowne* qui s'occupe de cette bouée, qui est replacée deux fois l'an.

Elle a été changée le 21 novembre 1896 et encore au printemps.

Bouée de Pease.—La bouée-baril de cet endroit a été relevée par le *Lansdowne* le 21 septembre 1896 et le 11 juin dernier, et elle a été complètement remise en état.

Bouée-baril de Roaring-Bull.—Le steamer *Lansdowne* a enlevée cette bouée en novembre 1896 et le 8 juin 1897, et l'a remplacée par une autre.

Bouée-cloche des récifs de la Trinité.—Cette bouée a été enlevée par le *Lansdowne* et remplacée le 16 novembre 1896 et en juin 1897.

Il a été dépensé $124.76 pour une chaîne neuve pour cette bouée.

Bouées automatiques et à cloches de Yarmouth.—Le steamer *Lansdowne* s'occupe de ces bouées, et les relève deux fois par année, savoir, à l'automne et au printemps, et les remplace chaque fois par d'autres bouées.

Bouée du banc de John.—C'est aussi le *Lansdowne* qui s'est occupé de cette bouée, elle a été remise en place le 21 novembre 1896 et le 9 juin 1897.

Bouée du banc Nord-Ouest.—Cette bouée est aussi relevée et remise en place par le *Lansdowne* deux fois par année.

L'année dernière elle a été relevée et remise en place le 13 novembre 1896 et le 8 juin 1897.

Bouée automatique de Bantam.—En février 1897, l'ouvrage a fait défaut, et la bouée a été jetée à la côte à la pointe Baccaro, où des pècheurs l'ont repêchée. Ils ont reçu du shérif $48 de droits de sauvetage. La bouée a subséquemment été transportée par le *Lansdowne* à Halifax, où elle fut réparée au coût de $150. L'ancrage a été perdu.

Bouée automatique de Lurcher.—Cette bouée est relevée par le steamer *Lansdowne* et remplacée par une autre deux fois par année.

Elle s'est détachée de son ancrage en février dernier, et a été repêchée par le steamer *Newfield* qui la transporta à Yarmouth pour la faire réparer. Le *Newfield* a placé une autre bouée sur la batture Lurcher.

Le 13 mars 1897, la bouée a été repêchée en dérive et remorquée à Westport par des pêcheurs. Elle avait perdu 30 brasses de chaîne et son ancre. Il a été payé $150 au steamer *Westport* pour sauvetage de la bouée.

Elle a été remise en place par le *Newfield* le 19 mars 1897. Le *Lansdowne* a installé la bouée le 3 juin ; le 23 juillet la bouée est encore disparue et n'a pas été revue depuis.

Le *Lansdowne* l'a remplacée le 27 juillet 1897.

La Vieille-Femme.—Le 21 novembre 1896, le *Lansdowne* a fait la visite du site de cette bouée-baril et a découvert qu'elle s'était détachée de son ancrage et était partie à la dérive. Une autre bouée a été mise en place correctement, et le 11 juin 1897 le *Lansdowne* y a fait une autre visite et l'a replacée.

Bouée du banc du Nord-Ouest.—Cette bouée est disparue le 6 février 1897 et n'a plus été revue. Une autre bouée a été mouillée à sa place.

Bouée automatique de Sambro.—Le 21 octobre 1896 cette bouée a été repêchée à la dérive. Elle avait perdu une partie de son ancrage.

Brisant sud-ouest—Bouée-baril de Sambro.—Le 29 mai 1897 cette bouée est disparue et n'a pas été revue depuis.

Bouée-cloche de la Sœur.—Le 29 octobre 1896, la cloche de la bouée s'est perdue. Le 4 décembre 1896 le *Newfield* y a perdu 45 brasses de chaîne et une ancre, la chaîne s'étant surjalée en la halant. Le 24 août 1897 la bouée a été repêchée à la dérive ; elle avait perdu 27 brasses de chaîne et son ancre.

Bouée automatique du Cap-Canso.—Le 15 février 1897, perdu l'ancre ; bouée à la dérive dans les glaces.

Bouée-cloche du brisant du Cap.—Perdu 15 brasses de chaîne et l'ancre ; bouée à la dérive dans les glaces.

Bouée automatique de Louisbourg.—Perdu l'ancre ; bouée à la dérive dans les glaces.

Bouée-baril de la Grande-Anse.—Le 21 mars 1897, la bouée est partie à la dérive. Elle a été retrouvée avec son ancrage en moins.

Bouée conique du Rocher au Brick.—Le 20 novembre 1896, la bouée est repêchée à la dérive avec son ancrage en moins. Payé sauvetage $25.

Bouée automatique du brisant de la baie Shag.—En octobre 1897, cette bouée est repêchée à la dérive et ramenée au port. Payé sauvetage $25.

Bouées additionnelles.—Les quatre bouées-espars servant à indiquer la zone du danger, par suite du tir à la cible annuel des troupes sur l'île McNab, dans le port de Halifax, ont été placées à intervalles entre la batture du cap Thrum et la passe de l'Est. Les espars sont peints en rouge et surmontés de traverses peintes en rouge et blanc.

BOUÉES ADDITIONNELLES SUR LES CÔTES.

Bouée à cloche du rocher du Chat (Cat Rock).—Le steamer *Lansdowne* a placé une bouée à cloche le 3 juin 1897 à 1,000 pieds S.S.O. du rocher du Chat dans 10 brasses d'eau, le phare de Yarmouth (Fourchu) portant au N.N.E., et le cap Ouest N.N.O. Les mots *Cat Rock* sont peinturés sur la bouée en lettres blanches sur fond noir. Le 27 juillet le *Lansdowne* à changé la bouée de place ; elle est maintenant dans 12 brasses d'eau à $\frac{3}{10}$ de mille de Cat Rock.

DIVISION DES PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares et les autres aides pour la navigation, se trouvant dans les limites de cette province, tant dans la baie de Fundy que sur le golfe Saint-Laurent. Le vapeur *Lansdowne*, sous la direction de l'agent de la division du Nouveau-Brunswick, s'occupe des grandes bouées que le gouvernement maintient sur la côte de la baie de Fundy qui se trouve dans la Nouvelle-Ecosse, mais pour les autres fins elles sont sous le contrôle de l'agent de la Nouvelle-Ecosse.

Cette division est sous la direction de M. F. J. Harding, l'agent du ministère à Saint-Jean, N.-B.

Les phares, etc., ont été inspectés par M. John Kelly, l'inspecteur des phares.

Il y a dans cette agence 122 phares, 1 phare flottant et 12 signaux de brume à vapeur.

Le nombre des gardiens et mécaniciens employés aux phares et signaux de brume est comme suit :—80 gardiens de phares, 7 gardiens de phares et mécaniciens de signaux de brume, 13 mécaniciens et 6 aides, en tout 110 personnes.

Le mode de ravitaillement varie avec les endroits. Les approvisionnements pour la rivière Saint-Jean, le Grand-Lac et le lac Washademoak, sont expédiés par les vapeurs réguliers de la région, et chaque station à un connaissement séparé pour ses expéditions.

Les approvisionnements pour les phares de la rivière Miramichi sont envoyés par le vaisseau-phare *Jennie* et par les lignes régulières de steamers et des goélettes faisant le trafic des différents endroits.

Les phares de la baie de Fundy sont approvisionnés par le steamer *Lansdowne* et ceux de la région de la baie des Chaleurs le sont par chemin de fer. Dans tous les cas les approvisionnements ont été servis par la voie la plus commode et la plus économique.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS AUX PHARES EXISTANTS.

Phare de Bathurst.—Un phare-balise d'avant est à se construire à cette station à l'entreprise par M. C. G. Sutherland ; le prix de l'entreprise est de $350.

On a renouvelé le bordage de la tour Larivière et peinturé l'intérieur de la lanterne. L'habitation a été munie de planchers neufs, les murs et les plafonds ont été boisés.

Signal de brume de l'Ile du Gros-Canard.—On a réparé la vieille chaudière, à laquelle on a posé quelques tubes neufs. On a aussi posé un nouveau piston et une soupape automatique. Le réservoir à eau a été briqueté à neuf et cimenté à une hauteur de quatre pieds. On a nivelé et cimenté le plancher de la chambre de la machine.

Feu de la Pointe Bridges—On a blanchi les contreforts du phare. On a abattu les arbres de la rive de la rivière, de telle sorte qu'il n'y a plus rien pour obstruer la lumière.

Signal et phare de la Pointe Enragée.—On a fait un contrefort nouveau au cours de l'année. Il est long de 25 pieds, large de 12 et haut de 12. On a aussi construit un nouvel abri pour l'embarcation de vingt pieds par dix, et érigé une nouvelle grue. On a aussi établi un treuil à vapeur et un câble pour manœuvrer le canot, et deux hommes peuvent en venir à bout. Le coût de ces réparations s'est monté à $240.

Signal de brume du Grand-Manan.—On a construit un nouveau contrefort à l'extrémité sud-est du signal de brume, de 32 pieds par 25. Au centre le contrefort a 22 pieds de hauteur et a absorbé 108 pièces de bois de dix à trente-cinq pieds de longueur; coût, matériaux et main-d'œuvre, $300.

Une des jetées en brique sous le bâtiment du siffiet d'alarme a aussi été renouvelée.

Signal et phare de l'Ile à la Meule.—On a fourni à cette station une embarcation neuve pour le service d'hiver.

Signal de brume et phare de Head-Harbour.—On a posé au trottoir et au brise-lames quelques madriers neufs.

Dans la chambre de la machine la vieille chaudière verticale a disparu pour être remplacée par une autre, modèle locomotive; les courbes inférieures ont été remplacées et on a fait un plancher neuf en brique et en ciment.

L'habitation a été peinturée à l'intérieur, le hangar à charbon a reçu une toiture en bardeaux, et on a érigé une grue de halage.

Phare du quai de Hillsborough.—Au cours de novembre le contrefort ou môle d'où se projetait la lumière a été emporté et le phare a été détruit.

Le gardien a entretenu une lumière pendant la saison de navigation de cette année à ses frais, vu que l'agence ne lui avait pas envoyé d'approvisionnements.

Signal de brume de Letête.—On a exhaussé et nivelé le cylindre du signal; et tout le mécanicisme a été remis en bon état.

Vaisseau-phare Jennie—Miramichi.—Le vaisseau a été repeinturé en rouge, à deux couches, du bastingage à la ligne de flottaison.

Les abris, la mâture et les constructions du pont ont reçu deux couches de peinture blanche, et les entreponts de l'avant et de l'arrière ont reçu du blanchissage.

On a gratté et calfaté le fond du bateau où il le fallait, et on l'a enduit de peinture cuivrée. On a réparé le pont de dunette et remplacé par des neuves deux bittes devenues trop vieilles. Ce travail a été fait par M. Call au prix de $145.

Pointe Negro-Town.—On a mis trois châssis de fer à la lanterne. On a construit un nouveau débarcadère pour le canot; on a pour cela enfoncé dans la glaise plusieurs pilots qu'on a surmontés de rails de fer longs de 65 pieds avec trois madriers, dont les cotés et le centre ont été boulonnés à des barres transversales en fer; la dépense de ce chef s'est montée à $125. On a aussi fourni au gardien une embarcation neuve.

Alignement de Néguac.—On a placé trois plançons autour du quai protecteur du phare, et fait un pontage neuf à la plate-forme. On a aussi donné à cette station une embarcation pour aller allumer le phare d'alignement situé de l'autre côté de la baie.

Quai de Néguac.—On a posé des madriers neufs au trottoir qui contourne la base du bâtiment. On a transporté au cour de l'année le feu d'alignement de l'ancien caisson, qui cessait d'être sûr du côté est du quai du gouvernement, et ceci parce que la batture du milieu changeait de position.

Ile aux Perdrix.—On a fait quelques menues réparations à la machine du signal de brume. A cent pieds du bâtiment principal, on a construit au-dessus du réservoir un hangar neuf de 90 pieds de longueur sur 20 de largeur. On a fourni à l'habitation cinq châssis doubles et construit un vestibule pour la cui ine.

Baie Passamacody.—L'escalier et la plate-forme qui contourne la base du caisson ont subi des réparations. On a aussi réparé et peinturé les embarcations.

Pointe Lepreau.—On a recouvert en bardeaux l'abri de l'embarcation et fait une cave sous l'habitation, de même qu'on a fait un plancher et boisé les murs.

On a fait l'acquisition de six lampes et on a fait argenter de nouveau six réflecteurs.

On a érigé une grue de halage pour remplacer l'ancienne qui s'était brisée en déchargeant de la houille. On a réparé le trottoir allant du débarcadère au phare.

Il a été établi à cette station un système de signaux de brume et de télégraphie pour les navires.

Les chaudières et le mécanisme du signal de brume ont subi les réparations ordinaires. On a renouvelé deux soles au hangar à charbon ainsi que du plancher.

Poquemouche.— On a exhaussé d'environ trois pieds l'abri du canot, vu que du sable s'était porté à cet endroit et avait empli le hangar.

Quaco.—On a eu beaucoup de mal avec la toiture de la tour du phare et celle du logement par suite de voies d'eau qui détruisaient le crépi et faisaient pourrir les étais et la palissade du sommet. Il a fallu enlever ceci et le remplacer par du neuf, avec de la toile en dessous, sur l'ancienne toile, munie d'une forte couche de peinture épaisse appliquée entre les deux couvertures, et trois couches posées sur la toile neuve.

On a fait un fini nouveau autour de la projection du tablier et des joints en surjet et le bas de la lanterne. On a fait des arêtes en chanfrein aux coins de la tour et fait de nouveaux joints en surjet autour des fenêtres.

On a recouvert la toiture en bardeaux et fait des joints en surjet neufs sur toute la hauteur ou elle rejoint la tour.

On a établi une ligne téléphonique entre le phare et l'hôtel Exchange.

On a enlevé les bardeaux du toit de l'habitation et on a fait des joints en surjet dans les chenaux du toit, qu'on a ensuite recouverts en bardeaux. On a percé une porte entre le hangar à houille et la chambre de la machine.

On a mis de la toile neuve autour du cornet qui est sur le toit et on a repeinturé l'intérieur du signal et les chaudières. Le plancher sous les chaudières a été nivelé et cimenté.

Pointe Reed.—Les trois lumières rouges fonctionnent par l'électricité et sont projetées du haut d'un mâtereau qui a été exhaussé le printemps dernier de 15 pieds au-dessus de sa première hauteur, afin de permettre de distinguer plus facilement ces feux des autres lumières électriques qu'il y a au premier plan du port, lesquelles sont presque à la même hauteur.

Le coût de cette amélioration s'est élevé à $45.70. Les feux ont donné pleine satisfaction, leur entretien a coûté $150 par année.

Richibouctou.—Il a été accordé $25.00 pour réparer l'abri de l'embarcation et on a loué moyennant $200 par année un lopin de terre qui s'étend du phare à la ligne d'eau basse.

Shippegan.—Le gardien a bâti une rallonge à l'habitation de 17 pieds par 12. Le ministère lui a alloué le coût des matériaux seulement, qui s'est élevé à $60.

Cap du Sud-est.—On a posé un drain neuf de l'habitation au côté de la grève, posé également 90 pieds de tuyau en fer galvanisé, du puits à l'habitation, et mis une pompe neuve dans la cuisine.

Il a aussi été établi une ligne de téléphone pour relier cette station à l'Anse-au-Phoque. On a utilisé pour cela l'ancienne ligne de téléphone dont on ne se servait plus.

Queue-d'Hirondelle.—On a creusé avec un drain sous l'habitation, une cave de 12 x 8 x 5 pieds. On a réparé la plateforme de la grue et percé une fenêtre dans le hangar à houille.

Alignement de Tracadie-nord.—La tour du phare principal a été transportée du côté sud du goulet au côté nord ; on l'a placée sur un caisson de 25 pieds par 32, et de 7 pieds de hauteur. On a redoublé en madriers d'épinette rouge les côtés est et sud, et le pontage du couronnement.

Le phare-balise est à 192 pieds du feu principal, et il y a un passage à niveau fait sur des supports en colombages qui va du phare principal à la balise.

Le coût de cette amélioration a été d'environ $295.

Southern Wolf.—On a redoublé une partie du brise-lames et posé un tambour neuf au treuil de la grue.

Pointe de Ward.—On a fait des réparations au phare sur le contour de l'avant toit, et à la porte de la lumière.

La fenêtre a été munie de plombages en surjet.

SERVICE DES BOUÉES.

Le service des bouées dans la plupart des ports de l'agence du Nouveau-Brunswick a été fait à l'entreprise, sous la surveillance des maîtres de havres.

Les bouées côtières du Nouveau-Brunswick et de cette partie de la Nouvelle-Ecosse qui est dans la baie de Fundy ont été servies par le steamer *Landsdowne.*

Bouée à cloche au large de l'île aux Perdrix.—Cette bouée-cloche a été transportée à la ville le 24 septembre 1896 pour passer à l'inspection ; on a mouillé à sa place une bouée modèle "Trinité".

Le bateau-signal a été remis en position par le steamer *Lansdowne* le 18 novembre 1896, et mouillé sur deux ancres formant bride.

La dépense encourue pour les réparations des bouées s'est élevée à $117.70.

Bouée automatique de la Pointe Noire.—Cette bouée a été relevée et remise en place par le steamer *Lansdowne* le 31 octobre 1896.

Les frais de réparation de cette bouée pour l'exercice ont été de $60.49.

Bouée automatique de Lepreau.—Le steamer *Lansdowne* relève cette bouée deux fois par année. Elle a été relevée le 22 octobre 1896 et remplacée par une autre bouée avec un ancrage neuf. Elle l'a été également le 25 mai 1897.

Quaco.—Ces bouées, au nombre de trois, deux bouées-cloches et une bouée-baril, sont relevées tous les automnes par le steamer *Lansdowne.*

La bouée à cloche du récif de Quaco a été remise en place le 17 mai 1897.

La bouée à cloche du banc de Quaco l'a été le 22 mai 1897.

La bouée-baril de la batture de Quaco l'a été le 22 mai 1897.

Roaring-Bull.—La bouée-baril indiquant cet écueil a été, en novembre 1896 et le 8 juin 1897, relevée et remplacée par une autre, par le steamer *Lansdowne.*

Southern-Wolf.—La bouée automatique a été relevée l'automne dernier, le 16 octobre 1896, et aussi le 29 mai 1897, et on a mouillé une autre bouée à la place, et le *Lansdowne* a fait le service.

Bouée automatique du "Rocher Fendu".—L'enlèvement et le rétablissement de cette bouée sont faits à chaque automne et à chaque printemps par le steamer *Lansdowne.* Ce travail s'est fait le 28 octobre 1896 et le 25 mai 1897.

Ecrans indicateur de marée au pont suspendu de Saint-Jean.—Il a été fait deux écrans indicateurs dans le voisinage du pont suspendu qui traverse la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean, N.-B., pour indiquer aux vaisseaux l'élévation du pont au-dessus des vaisseaux aux différentes phases de la marée.

L'un des écrans est fixé à la surface antérieure du rocher situé à l'extrémité nord-ouest du pont ; l'autre est sur le quai de Cushing, à environ 2,100 pieds en amont du pont. Le fond en bois de l'écran est peint en blanc, avec des chiffres noirs d'un pied de hauteur, allant de 70 à 80. Les chiffres indiquent la hauteur en pieds qu'il y a du niveau de l'eau à la surface inférieure du pont.

DIVISION DES PHARES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemus Lord, l'agent du ministère à Charlottetown, ayant pour aide M. Milton Walsh, le contremaître des travaux et le garde-magasin.

Cette division comprend 58 feux et 36 stations et un cornet de brume à vapeur, sous les soins de 42 gardiens. Il y a 3 bouées à sifflet automatique et une bouée à cloche. La plupart des feux sont situés sur des caps et servent aux fins générales de la navigation ; les autres sont des feux de havre principalement à l'usage des pêcheurs. Trente-cinq havres de la province sont balisés, à l'entreprise, par le ministère, et les bouées sont sous le contrôle général de l'agent.

A raison de ce que la goélette fédérale *Prince-Edward* est devenue impropre à de forts chargements et au travail du dehors, en même temps que trop petite pour les besoins de l'agence, le ravitaillement et l'inspection des phares et des bouées ont été faits par l'agent, en compagnie de M. Walsh, sur le remorqueur *Wm. Aitkins* propriété de M. Wm H. Batt, de Charlottetown.

NOUVEAUX SECOURS POUR LA NAVIGATION.

Feux d'alignement du bassin Darnley.

On a établi et fait fonctionner deux feux d'alignement pour indiquer l'entrée du bassin Darnley. Ce sont des feux verts fixes à foyers catoptriques visibles de trois milles dans l'axe d'alignement. Ils sont placés sur des structures en charpente métallique surmontées de lanternes carrées en bois, le tout peint en blanc.

La tour d'avant est érigée sur la ferme de M. Charles Taylor, du côté ouest du bassin Darnley et au sud de l'entrée, à un point qui se trouve à 510 pieds au sud ou en arrière de la grève. Elle a 15 pieds de la base à la girouette, et la lumière est à 55 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

La tour d'arrière est à 380 pieds au S. 14° E. franc de la tour d'avant; elle à 21 pieds de hauteur et la lumière est à 64 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Pour entrer dans le bassin Darnley, il faut mettre les deux feux en un seul dans le chenal des navires quand le vaisseau est en dedans de la batture de l île au Poisson, et se diriger par la sonde par une profondeur de 4 à 5 pieds d'eau à l'étiage.

L'érection des tours à coûté $82.90

A raison de l'établissement de ces feux d'alignement, il a fallu discontinuer et supprimer la lumière rouge qu'on exposait antérieurement au haut d'un mât à 400 pieds au S.E. ½ E. du phare principal de l'île au Poisson, pour indiquer l'entrée de ce même chenal.

Feux du havre de Cascumpèque.

On a amélioré les feux du havre de Cascumpèque sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard qui se trouve dans le golfe Saint-Laurent. On les avait temporairement supprimés, et rétablis le 15 juin 1897. Ils vont être dorénavant connus sous le nom de feux d'alignement de Northport. L'amélioration de ces feux à consisté à remplacer les mâts en usage jusqu'ici par des tours en charpente à jour, et à les changer de place pour mieux indiquer le chenal actuel.

Chaque tour est en charpente en bois surmontée d'une lanterne carrée en bois et dont le côté qui fait face au port est recouvert en claire-voie, pour le rendre plus visible comme point d'alignement. Toute la construction est peinte en blanc. Les feux, comme ci-devant, sont rouges fixes, et devraient s'apercevoir de trois milles dans un angle léger chaque côté de l'axe d'alignement.

La tour d'avant est sur la côte à 990 pieds à l'O. ¼ N. de l'endroit originairement occupé par le mât d'alignement d'avant près de l'extrémité extérieure du quai de la Reine. Elle a 29 pieds du sol à la girouette de la lanterne. Le feu est à 31 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes.

Il a été établi deux autres feux d'alignement sur l'île "Savage", en dedans du coteau de sable qui se trouve du côté du havre de Cascumpèque. Les feux sont blancs fixes et du genre catoptrique, et sont projetés par des lanternes hissées au haut de mâts munis d'un petit abri à la base et d'une amarque de jour en losange, au sommet. Le tout est peint en blanc.

Le mât d'avant est sur le partie nord-est de l'île "Savage" et a 22 pieds de hauteur. La lumière est à 35 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes et devrait s'apercevoir de 5 milles dans l'axe d'alignement.

Les vaisseaux entrant dans le havre de Cascumpèque doivent tenir les feux d'alignement de l'île Savage en un seul, jusqu'à ce que les feux de Northport deviennent à presque se fermer; il leur faut alors changer de course pour prendre l'alignement de Northport, en ayant soin de ne pas dépasser l'axe d'alignement, vu l'étroitesse du chenal et la force de la marée au point d'intersection.

L'alignement de Northport conduit au quai en évitant tous les obstacles.

L'établissement des feux de l'île Savage a coûté $53.90.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Alignement extérieur de Port-Murray.—Le bloc en bois sur lequel repose cette tour étant devenu dans un état peu sûr on a, pour lui permetttre de résister aux bourrasques de l'automne dernier, redoublé l'avant et l'arrière en planches de pruche et boulonné de forts poteaux corniers doubles en colombage de six pouces aux poteaux corniers de la tour. La base de ces poteaux a été solidement fixée dans le sable et le gravier de la plage. On avait préalablement mis à chaque coin au fond une large pierre plate pour y faire reposer les poteanx de soutènement; coût, $19.89. On va construire un nouveau bloc cet hiver.

Lumière de l'Est de Souris.—La lumière de mât de l'extérieur du brise-lames a été emportée à la saison dernière, et on a érigé un mât provisoire en attendant le parachèvement des réparations. Il a depuis été construit un bloc neuf à l'extrémité extérieure du brise-lames, où l'on a installé un mât permanent avec un abri. Ces travaux ont été parachevés par M. Walsh en juillet et ont coûté $81.64.

Phare et signal de brume de la Pointe de l'Est.—Il y a eu changement de gardien à cet endroit, et comme le nouveau gardien entrait en fonctions les deux chaudières du signal de brume ont fait défaut, et avant que les réparations n'eussent été terminées il avait fallu reposer un jeu complet de tubes aux chaudières, vu que les tubes existants étaient plus ou moins défectueux et devaient être remplacés. Ces réparations ont coûté $179.10 pour les matériaux et le travail des machinistes.

Rustico Nord.—De grosses réparations aux œuvres protectrices des pentes de la plage se sont continuées à l'entreprise durant toute la saison, et elles ne sont pas encore terminées.

New-London.—A cette station on a renouvelé en grande partie la tour sur poteaux du feu d'avant, durant cette saison. Ceci s'est fait sous la surveillance de M. William Bell, maître du havre, au prix de $74.63, matériaux et main-d'œuvre. Ce feu d'alignement a été mis plus au nord pour que les deux feux en un seul indiquent l'eau bonne pour entrer.

La plage où se trouve la tour d'arrière ou tour principale étant grandement sapée par les bourrasques et les vagues, il a été apporté cent charges de bonnes broussailles de longueur convenable et environ 50 ou 60 charges de pierre qu'on a mises entre la tour et la grève pour empêcher le sable de débouler et donner à la tour la solidité voulue.

Pointe Darnley.—Les mâts qui portaient les feux blancs d'alignement à la Pointe Darnley ont été remplacés par des tours de bois en charpente à jour

surmontées de lanternes fermées. Ces tours sont peintes en blanc et rendues plus visibles en partant sur le côté qui fait face à l'axe d'alignement des languettes en claire-voie. La lanterne de chaque tour est de 25 pieds, on n'a changé en rien l'élévation des lumières non plus que leur caractère. Ces tours ont été érigées sous la surveillance de M. Walsh et ont coûté $170.01, matériaux et main-d'œuvre. Elles constituent une grande amélioration sur l'ancien système peu stable des mâts.

Phare de la Pointe du Sauvage.—Il se fait à l'entreprise de grosses réparations au brise-lames de cet endroit. Prix d'entreprise $685.00. Ce printemps, pendant la débâcle, un fort vent du sud-ouest a poussé la glace sur le brise-lames; le phare a été emporté et le bateau du gardien a été mis en pièces. Il a été fourni un bateau neuf qui a coûté $30.00.

DIVISION DES PHARES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, et est sous le contrôle du capitaine James Gaudin, l'agent du département à Victoria, lequel remplit aussi les fonctions d'inspecteur des phares.

Il y a dans cette province 16 phares, à six desquels il y a des sifflets de brume à vapeur et à quatre autres des cloches sonnant au moyen de machines. Le port de Victoria possède aussi deux feux de balises, et il y a deux feux semblables dans le port de Nanaïmo—ces feux sont très appréciés des navigateurs.

Les feux sont sous les soins de 18 gardiens, dont quelques-uns payent des aides à même leur salaire.

Les phares ont été ravitaillés par le steamer fédéral *Quadra*, capitaine J. T. Walbran, et le mécanicien-chef du *Quadra* inspecte tous les ans la machinerie du signal de brume à chaque poste.

NOUVEAUX SECOURS À LA NAVIGATION ET PERFECTIONNEMENTS APPORTÉS AU SYSTÈME ACTUEL.

Bare-Point.—On a érigé des phares sur la Bare-Point, sur la baie du Fer-à-Cheval, l'établissement de Chemainus, et sur la côte est de l'Ile Vancouver.

Le phare est situé sur l'extrémité de la pointe, à 24 pieds en arrière du bord de l'eau, et à douze pieds au-dessus du niveau de l'eau. La construction est un logement carré en bois portant une lanterne carrée en bois au sommet de la toiture en croupe. Elle a 30 pieds de haut des soles à la girouette de la lanterne, et est toute peinte en blanc.

Le feu est une lumière blanche fixe, à 36 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux; elle devrait s'apercevoir à 13 milles de tout point d'approche par eau. L'appareil illuminateur est un foyer dioptrique de 7me ordre et est visible à 10 milles de distance.

Banc Brotchy.—On est à érigé une balise sur ce banc.

Cap Beale.—Cette station, la plus éloignée à l'ouest de tous les phares du Canada, est située à l'entrée du chenal le plus à l'est qui pénètre dans le détroit Barclay. A raison des richesses minières qu'on vient d'y découvrir, cette partie de la côte attire beaucoup l'attention, et prend de l'importance. Afin de répondre aux besoins de la navigation on a fait de cet endroit une station de signaux, où les vaisseaux peuvent communiquer par télégraphe avec leurs armateurs ou agents. On y a installé un jeu de signaux et un télescope puissant au prix de $50.00. On a fait une dépense de

$100 pour rendre passable Bamfield Creek, permettant d'arriver par là au phare, quand le gros temps rend impraticable le débarcadère ordinaire.

Carmanah.—Pour aider à l'efficacité de cette station, le gardien a inventé un système de signaux de nuit au moyen de lampes de couleur, et le ministère lui a permis de le mettre en action. Cela va, sans doute, aider grandement à la navigation.

Il ne se passe guère d'hivers sans que cette station secoure des marins naufragés, et le gouvernement y a établi à leur intention un dépôt de couvertures et de médicaments.

On a dépensé $70 pour déblayer le débarcadère du bateau des obstacles qui s'y étaient amoncelées par suite des bourrasques de l'hiver. Ce travail s'est fait à la journée sous les ordres de M. Owen, premier officier du *Quadra.*

Feu de Race Rocks.—On a creusé dans le roc vif un réservoir permanent pour remplacer l'ancien appareil en bois pourri par vétusté. Coût, $416 pour la main-d'œuvre. Celui-ci est fait pour toujours, coûte moins cher qu'un réservoir en bois et contient plus d'eau.

Feu de Fisgard.—On a dépensé $300 pour des contrevents en acier destinés à protéger la lanterne de la concussion que peuvent produire les détonations des gros canons de la batterie de Rood-Hill, qui se trouve juste à l'arrière du phare. Ces contrevents ont donné pleine satisfaction.

Ile de la Découverte.—Fourni des piquets pour enclore l'immeuble du gouvernement et pour retenir le bétail, qui était devenu gênant.

Pointe est, Ile Saturna.—A raison de la rareté de la pluie à cet endroit durant la plus grande partie de l'année, il a été jugé nécessaire de faciliter davantage l'approvisionnement de l'eau pendant la saison des pluies, et l'on a fait faire à l'entreprise trois réservoirs plus grands par la *Victoria Machinery Depot* à Victoria au prix de $219.55.

Caps de sable de la rivière Fraser.—Trois balises ou dauphins de protection sur pilotis ont été établis à l'est du phare pour en protéger les fondations contre le bois de grève et la glace dans les gros temps.

Le gardien du phare et son aide ont pu sauver la vie à plusieurs pêcheurs durant cette saison.

Pointe Atkinson.—La capacité du réservoir du signal de brume a reçu de l'accroissement par l'exhaussement de trois pieds aux murs de soutènement. Ce travail a été fait par l'équipage du *Quadra*, avec l'aide d'un maçon. Coût, $12.

Les feux des ports de Victoria et de Nanaïmo, projetés du haut de balises installées dans les ports, donnent pleine satisfaction et sont hautement prisés par les navigateurs de l'endroit.

Il est arrivé quelquefois que les balises ont été renversées par suite de manque d'attention de la part des navigateurs, et c'est le patron du navire qui a défrayé le coût du rétablissement chaque fois.

BOUÉES ET BALISES.

Batture Parthia.—On a établi des amarques dans les "Narrows" et dans "Burrard Inlet" pour faire éviter la batture "Parthia".

Il a été élevé deux mâts sur la pointe Brockton, à 90 pieds au sud du clocher ; l'un deux indique le bon chemin au sud de la batture. Chaque mât à 30 pieds de hauteur et est peint en blanc. Le mât d'arrière est à 195 pieds au S. 72½° E. du mât d'avant.

Il y a aussi deux mâts de 20 pieds surmontés d'un tambour et peinturés en blanc. Ils sont sur la rive sud des "Narrows". Le mât de l'est est à 1,500 pieds au S. 61½° O. du clocher de Brockton Point. Celui de l'ouest est à quatre encâblures et trois quarts 24° O. du mât de l'est. Ces deux mâts de la rive sud indiquent les bornes est et ouest de la batture Parthia.

Beacon Rock.—Il a été érigé sur le "Beacon Rock", dans le port de Nanaimo, île Vancouver, une amaye en pierre de 14 pieds de hauteur, surmontée d'un mâtereau muni d'une sphère en treillis haute de 8 pieds. Le tout est peint en noir et projeté à 10 pieds au-dessus de l'eau.

Clayoquot.—On a indiqué par une bouée-espar rouge un rocher gisant dans la passe Browning, détroit de Clayoquot, sur le côté ouest de l'île Vancouver. Il n'y a sur cet écueil que 8 pieds d'eau à l'eau basse à l'époqne des grandes marées.

L'extrémité nord-est du banc de sable de l'île Stubbs, dans le même voisinage, a également été indiquée par une petite bouée-baril noire en fer mouillée dans deux brasses et demie d'eau.

False Narrows.—On a marqué par trois pilots uniques et une bouée-espar tous peinturés en rouge, et par deux bouées-espars noires, l'eau bonne entre les chenaux Pylades et Northumberland. Ce chenal est hérissé de dangers, mais les navigateurs qui connaissent les lieux s'en servent beaucoup comme chemin de raccourci. La profondeur de l'eau à marée haute n'est que de trois brasses.

Le tout respectueusement soumis,

WM. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef et surintendant général des phares.

1er décembre 1897.

DEUXIÈME PARTIE.

ÉTAT DES DÉPENSES—ÉTAT DES RECETTES—RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES—SERVICE DES SIGNAUX—BUREAU D'EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS—EXPÉDITEURS DE BÉTAIL SUR PIEDS—RELEVÉ DES QUAIS—POSTES DE BATEAUX DE SAUVETAGE—CONTRIBUTIONS DES MATELOTS MALADES—PIGEONS VOYAGEURS—RÉCOMPENSES POUR SERVICES D'HUMANITÉ—INSPECTEUR DES BATEAUX À VAPEUR.



ANNEXE N° 1

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Service.	Somme.	Total.
	$ c.	$ c.
Service par voie de mer et à l'intérieur—		
Entretien et réparation de steamers fédéraux	136,940 11	
Examen des capitaines et seconds	3,536 29	
Récompenses pour sauvetage de vies, etc.	5,955 19	
Enquêtes sur les naufrages	565 25	
Enregistrement des navires	531 65	
Service des marées	13,166 20	
Enlèvement des obstacles gênant la navigation	631 86	
Service postal d'hiver	21,931 05	
		183,257 60
Phares et service côtier—		
Appointements et allocations des gardiens de phares	202,726 78	
Agences, loyers et faux frais	15,011 49	
Entretien et réparations aux phares	209,375 71	
Construction de phares	10,910 30	
Réparations aux quais	1,795 56	
Service des signaux	5,986 12	
		445,805 96
Institutions scientifiques, etc.—		
Observatoire, Toronto	3,324 05	
do Kingston	500 00	
do Montréal	500 00	
Service météorologique	63,073 66	
Relevés hydrographiques	12,352 99	
Longitude de Montréal	243 42	
		79,994 12
Hôpitaux de la marine—		
Hôpital de Sainte-Catherine	500 00	
Hôpital de Kingston	235 80	
Marins malades	34,947 59	
Marins naufragés et dénués de ressources	2,301 31	
		37,984 70
Divers—		
Inspection des bateaux à vapeur	26,837 83	
Expédition à la baie d'Hudson	19,091 32	
		45,929 15
PÊCHERIES.		
Appointements et déboursés des inspecteurs de pêcheries et gardes-pêche.	99,731 64	
Pisciculture	27,330 73	
Protection des pêcheries	99,357 49	
		226,419 86
Construction de passes migratoires	176 46	
Frais judiciaires et casuels	3,910 51	
Exposition de pêcheries canadiennes	829 29	
Distribution de primes de pêche	4,997 93	
Ostréiculture	4,359 49	
Commission internationale des pêcheries	1,355 82	
		15,629 50
Indemnité de la mer de Behring	3,388 86	
Commission de la mer de Behring	30,207 26	
		33,596 12
A reporter		1,068,617 01

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

Service.	Somme.	Total.
PÊCHERIES.—*Fin.*	$ c.	$ c.
Report		1,068,617 01
Vaisseau requis pour remplacer le *Vigilant*		9,991 97
Licences de boitte pour Terreneuve		267 31
Steamer *Coquitlam*		1,046 02
Licences accordées à des navires américains		479 32
Expositions de pêcheries et de bateaux pêcheurs		389 99
Examen d'accusations portées contre des employés du gouvernement		1,243 74
F. C. Gilchrist		133 33
Primes de pêche		154,389 77
Gouvernement civil—appointements	62,438 05	
do dépenses contingentes	12,363 32	
		74,801 37
		$1,311,359 83

F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.

A. W. OWEN,
Comptable.

ANNEXE Nº 2.

ETAT du revenu du ministère de la marine et des pêcheries pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Service.	Montant.
	$ c.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, $102.75 ; divers, $5,250.87)	5,353 62
Service postal des caps	439 07
Steamers fédéraux	9,543 12
Examens des capitaines et seconds	3,754 00
Amendes et confiscations	125 00
Havres, jetées et quais	9,491 73
Inspection des bestiaux	2,150 11
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur	699 50
	31,556 15

F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.

A. W. OWEN,
Comptable.

ANNEXE Nº 3.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

Au député du ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport du travail fait dans les services variés que j'ai eus sous ma direction, durant les dix mois qui viennent de s'écouler. Ceci comprend la plus grande partie du travail technique fait au siège principal de ce ministère, y compris la construction et l'entretien des phares, des phares flottants, des sifflets de brume, des bouées et des balises; la surveillance de la construction et le radoub des steamers fédéraux, la construction et le radoub des canots de sauvetage et de leurs stations, la distribution du crédit accordé pour l'enlèvement des épaves et des obstacles qui se trouvent dans les rivières navigables; l'étude des marées et des courants, les études hydrographiques des cours d'eau du Canada, et la publication, l'examen et la correction des cartes hydrographiques; la construction et les réparations des piscifactures; le relevé technique ayant trait à l'entretien des passes migratoires; la surveillance des explorations aux bancs d'huîtres; l'examen des demandes de lots de grève, de quaiage et d'apportionnements de lots pélagiques en ce qu'elles intéressent la navigation; la préparation et la publication des notes hydrographiques; et des avis donnés aux marins, etc.

Il y a un personnel spécial chargé des observations relatives à la marée et aux études hydrographiques; le reste du travail fait par la division est confié au personnel général du bureau.

TRAVAIL DE BUREAU.

Une grande partie du travail fait par ce personnel général a trait à la construction et à l'entretien des phares et autres auxiliaires de la navigation. Le rapport annuel du sous-ministre contient d'amples détails du travail fait sur ce sujet pendant l'année passée. C'est à Ottawa que les plans et les devis de toutes les nouvelles constructions et réparations ayant quelque importance sont préparés ou l'exécution en est surveillée.

Le tableau suivant indique le travail fait dans la chambre des dessinateurs durant les dix mois passés.

	Plans reçus.	Plans dressés.	Copies exécutées.
Relevés et inspections	30 plans reçus.	6 plans dressés.	39 copies exécutées.
Phares, tours et logements		14 "	47 "
Quais, jetées, etc	4 "	3 "	7 "
Signaux de brume		1 "	4 "
Bâtiments, abris		1 "	3 "
Détails	3	3 "	5 "
Bouées et appareils		3 "	32 "
Machines	4 "		
Bancs d'huîtres	2 "		2 "
Cartes	1 "	1 "	
Cartes en voie d'exécution		1 "	
Divers	12 "	2 "	33 "

Nombre total de plans reçus durant 10 mois au 31 octobre 1897	262
Cartes reçues et inscrites	40
" " et mises aux registres	33
Photographies reçues et inscrites	18
Devis préparés	19
Avis promulgués aux marins (116 sujets)	53

Je désire consigner ici la satisfaction que j'éprouve de l'aide que m'ont toujours donné tous les membres de mon personnel. Des accidents ont mis des entraves au

travail du bureau et y ont ajouté du surcroît. L'incendie du 10 février dernier l'a considérablement entravé, en nous chassant temporairement du bloc ouest et en détruisant les salles de dessin de notre bureau. Grâce à l'action prompte et intelligemment dirigée de mes subalternes, tous les plans de valeur, tous les devis et les titres du bureau ont été sauvés; l'ameublement et les casiers des archives ont néanmoins été détruits; et il en est résulté un surcroît de travail et une grande confusion; nous souffrons encore du manque d'espace et de l'absence de nos casiers. Ce qui fait voir la nécessité qu'il y a de mettre nos archives à l'épreuve du feu, c'est que, pour ne citer que deux cas entre plusieurs, si les notes d'observations recueillies lors du relevé fait l'an dernier dans la baie de Quinté, ou lors du travail fait par M. Stewart sur le lac Erié étaient devenues la proie des flammes, des travaux qui ont coûté $5,000 dans un cas et $20,000 dans l'autre se seraient trouvés absolument et irrémédiablement perdus.

M. W. H. Noble, surintendant des travaux au siège principal, a passé l'hiver et la première partie de l'été à s'occuper de réparations importantes aux phares d'Ontario, et depuis le mois de juillet il est à construire des bâtiments et à préparer l'installation de sirènes de brume sur l'île Belle-Isle. Le mécanisme destiné au signal de brume est à se construire sous la direction de la "English Trinity House", et, quand on en aura complété l'installation, ce sera sans contredit le signal de brume le mieux équipé et le plus utile de tout le Canada.

INSPECTIONS PERSONNELLES.

Durant l'année passée, comme les années précédentes, j'ai fait plusieurs visites d'inspection à divers points des rives et des côtes maritimes, pour y localiser de nouveaux phares, y relever des emplacements destinés à en recevoir d'autres, faire l'inspection des constructions servant pour les phares existants, et faire enquête sur les plaintes formulées et pendantes. En février dernier j'ai visité la station du rocher "Gannet" en compagnie du capitaine Spain pour y examiner le fonctionnement de la lumière, par suite de plaintes auxquelles avait donné lieu le naufrage du steamer *Warwick.*

En août j'ai visité la station de l'île aux Perdrix, et ai fait l'examen des plaintes formulées par des pilotes de Saint-Jean et par d'autres contre le signal de brume actuel, un sifflet à vapeur de dix pouces. On a fait nombre d'expériences, afin de comparer l'efficacité de ce sifflet avec ceux ayant d'autres formes et aussi avec des sifflets placés différemment. Le résultat de ces observations a été de démontrer que les erreurs causées par les écarts du son proviennent de conditions topographiques particulières auxquelles ni une transformation de l'instrument, ni un léger changement dans la position du sifflet ne sauraient remédier.

Au mois de septembre j'ai visité le lac des Bois, j'y ai relevé un emplacement pour un phare, j'en ai établi deux autres, et ai fait une inspection générale de tous les chenaux les plus importants du lac entier, et de la navigation de la rivière La Pluie jusqu'à Fort-Frances. A raison du développement rapide de cette partie de la province d'Ontario, amené par la colonisation, par les chantiers et par l'industrie minière, il s'est créé sur le lac des Bois et sur la rivière La Pluie un grand trafic par bateaux à vapeur. Ce trafic exige d'être assisté sous forme d'aides plus efficaces à la navigation.

INSTALLATION DE BOUÉES.

Dans le rapport de l'an dernier, j'ai fait voir que le désir du ministère était de remplacer graduellement les phares construits en bois sur pilotis par des constructions faites de matériaux plus durables. Dans le même ordre d'idées, au sujet des bouées de nos côtes, nous sommes à remplacer graduellement nos bouées espars ci-devant en usage par des bouées plus grosses faites de fer ou d'acier. On vient de donner un contrat pour la fabrication de trente-neuf bouées-barils coniques en acier destinées à être distribuées à nos diverses stations pour servir de bouées de rechange et remplacer les anciennes devenues hors de service. Le coût de ces appareils s'élèvera à $5,192.

Le travail d'installation des bouées dans les eaux du Dominion a rapidement pris de l'importance. On compte aujourd'hui environ 300 divisions dans ce service. Ces divisions comprennent des havres, baies, rivières navigables et lacs balisés par le gouvernement lui-même d'environ 3,000 bouées de diverses espèces.

Presque toutes les plus grosses bouées, dans les parties les plus exposées des côtes, et toutes les bouées à gaz et automatiques, sont entretenues directement par les employés du ministère. Les steamers du gouvernement dirigés par nos agents ont été employés à ce service.

Dans la province de Québec 50 bouées y compris 10 bouées à gaz, sont entretenues de cette manière. Dans la Nouvelle-Ecosse il y a 31 bouées-signaux tenues en place et 24 bouées d'acier qui sont confiées aux soins de la station de cette province; au Nouveau-Brunswick, l'entretien de 9 bouées à gaz relève directement du ministère. A l'Ile du Prince-Edouard il y en a trois, qui sont des bouées-signaux, et à la Colombie anglaise on en compte 60 de toutes sortes qui sont entretenues par la station locale.

Dans quelques endroits, ce sont les maîtres de havre qui voient à l'installation des bouées; dans d'autres ce travail relève des commissions du havre de l'endroit, et dans ces cas il m'a été jusqu'ici impossible de me procurer une liste des bouées. Dans les autres cas l'entretien des bouées se fait à l'entreprise, et les entrepreneurs se chargent à tant par an de maintenir les bouées suivant les termes d'un devis arrêté d'avance. Ces contrats sont généralement de trois ans. Il y en a actuellement environ 180 en vigueur. Le service de l'entretien des bouées et la préparation des contrats sont confiés à la surintendance de M. W. W. Stumbles. Ci-joint (pièce A) on trouvera une liste préliminairement préparée de celles de nos bouées dont l'entretien relève du ministère.

En sus des bouées il y a de nombreuses balises de jour, sans feux, servant sur les côtes. Je n'ai pas encore pu m'en procurer une liste exacte.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES GÊNANT LA NAVIGATION.

On a en grande partie utilisé cette année le crédit mis à la disposition de cette division pour l'enlèvement des obstacles génant la navigation de la manière que le fait voir l'état ci-dessous des épaves et autres obstacles qu'on a réussi à enlever.

Obstacle.	Endroit.	Par qui enlevé.	Coût.
			$ c.
" Little Wissahickon "	Lac Erié	Str. " Petrel "	43 50
" British Eagle "	New-London, I.P.-E	M. Reid	274 74
Epave d'un bateau	Tignish, I.P.-E	E. Gallant	20 00
Enlever un caillou	Parrsboro'	E. W. Beatty	5 00
" Sturgeon "	Wallace, N.-E	J. D. Patton	59 75
" The Princess "	Charlottetown	D. Small	155 85
Assujétir un marais flottant	Portage-du-Rat	J. W. Short	16 44
Str. " Cottrell "	Rivière Détroit	Michigan Wrecking Co	400 00
" Adams "	Lac Erié, près du récif de Colchester	do do	
" Grande Traverse "	Phare de Colchester	Pfhol et fils	
" Murray "	Port-Stanley	Str. " Petrel."	
Vieille coque	Rivière à l'Ours, N.-E	George R. Weir	33 00
" Maple Leaf "	Kingsville, Ont	Propriétaire	

RELEVÉS HYDROGRAPHIQUES.

Le relevé hydrographique des grands lacs a bien avancé durant l'année courante. Le steamer *Bayfield* a été employé durant la saison comme à l'ordinaire. M. Stewart a terminé le relevé du lac Erié en juillet comme on s'y attendait, et il a ensuite repris le relevé du lac Huron, son travail ayant surtout embrassé la zone comprise

entre les îles aux Canards et le Faux-Détour. Je présente ci-joint (pièce B) son rapport sur le travail par lui fait jusqu'au 31 octobre. M. Geo. W. Hyndman, de Charlottetown, a été adjoint à son personnel, lors du frètement du *Bayfield* le printemps dernier. Je dois faire remarquer le rapport de M. Stewart au sujet de l'état dans lequel se trouve le steamer affecté à ces relevés. Il est probable que pour entreprendre le travail de la saison prochaine ce steamer devra subir un radoub considérable. M. Stewart, nous l'espérons, va pouvoir terminer deux plans parcellaires tirés au propre et représentant son travail de cette année sur le lac Erié, et ceci au commencement de l'hiver, afin de les ajouter aux croquis déjà produits. Dès qu'ils seront terminés ils seront expédiés à l'amirauté, qui a publié toutes les cartes des relevés récemment faits sur les lacs; et des trois croquis et du relevé fait aux Etats-Unis de la rive sud on va pouvoir assurément préparer pour l'usage des marins une carte complète et correcte de tout le lac jusqu'à la date des dernières observations.

Il y a aussi de mis à jour un plan parcellaire de la partie orientale de la baie de Quinté, de Kingston à Deseronto, et il est question de le faire publier aussi sous les auspices de l'amirauté.

Le capitaine du steamer du gouvernement, le *Quadra*, a transmis cette année plusieurs notes hydrographiques des eaux de la Colombie anglaise, renfermant l'indication de plusieurs récifs et des corrections des cartes actuellement existantes. Les résultats de ses travaux ont de temps à autre été communiqués aux hydrographes des Etats-Unis et nous les avons incorporés dans nos avis au marins.

OBSERVATIONS SUR LA MARÉE.

Par suite de la diminution sensible du crédit affecté à l'étude de la marée et des courants, il a fallu abandonner pour cette saison tout travail relatif à l'observation des courants. Le montant mis à la disposition de ce service suffit à peine pour maintenir les sept maréographes déjà installés; et si l'on veut utiliser les pointages qu'on en tire, lesquels prennent de l'importance tous les ans, il va falloir accorder un octroi à l'ingénieur qui en est chargé, et il va falloir aussi une autre allocation pour défrayer le coût des computations. Il est important aussi que les différences de marée dans les zones relevant de ces marégraphes soient établies dès maintenant où tous ces instruments sont en bon état. Ceci nécessiterait l'installation pendant la saison d'été d'appareils temporaires. Il y a eu commencement de ces opérations en 1896. M. Dawson a passé l'été à faire la visite et l'inspection des diverses stations marégraphiques. Son rapport sur ce point pour la saison dernière est ci-joint. (Pièce C.)

Je suis spécialement anxieux de faire entreprendre l'étude des courants existants entre le Cap-Breton et le cap Race dès que les fonds nécessaires à cette fin auront été octroyés et qu'un steamer nous aura été affecté pour cette fin. Le grand nombre de sinistres arrivés sur la côte sud-est de Terreneuve et le témoignage constant établissant qu'il existe à cet endroit un fort courant vers la côte démontrent éloquemment qu'un pareil examen ne peut manquer d'être fécond en résultats pratiques.

Ci-dessous on trouvera l'état du coût de l'étude des marées jusqu'à ce jour. Il n'y a dans cet état aucune charge pour le steamer qui a servi aux observations durant trois mois au cours des saisons 1894, 1895-96; il comprend néanmoins le coût des appareils de mouillage et d'autre outillage que le travail en question a nécessités. On y voit aussi figurer le prix de revient des principales stations de marée et des instruments de pointage qui y sont requis, le coût de l'entretien du ravitaillement de ces stations, le traitement des observateurs, le coût des observations recueillies aux stations temporaires durant l'été de 1896, avec les dépenses de voyages et autres frais, et ce qu'il en coûte pour établir les résultantes des observations faites et pour faire la compilation des tableaux de marée d'après ces résultantes, dans les cas où l'on y a eu recours.

Exercice	1891-1892	$ 711 59
do	1892-1893	5,099 17
do	1893-1894	10,187 91
do	1894-1895	11,507 24
do	1895-1896	9,627 45
do	1896-1897	7,134 56
Crédit pour	1897-1898	2,500 00

Le printemps dernier, le service côtier et géodésique des Etats-Unis a demandé au gouvernement du Canada la permission de faire atterrir une équipe d'observateurs à Seymour-Narrows, sur la côte est de l'île Vancouver, pour y recueillir des pointages de marégraphes dans l'intérêt général du commerce et de la navigation. Leurs tableaux de marée pour les côtes du Pacifique exigaient des données qui ne pouvaient leur venir que d'observations prolongées dans les Narrows. Je crois qu'une équipe de ce genre y a été stationnée durant l'année passée. On me dit aussi que les éditeurs de l'*Almanach* de la Colombie anglaise sont redevables aux Etats-Unis des tableaux de marée s'appliquant aux eaux de la Colombie anglaise qu'ils publient. Je me permets des suggérer que, à l'avenir, les observations de marée dans la Colombie anglaise, comme compilation et comme réduction, soient l'œuvre de nos propres bureaux. On nous a fourni le pointage de deux années des marégraphes maintenus par le ministère des travaux publics à la rivière Fraser et à Victoria, cette dernière station ayant récemment été transférée à Esquimalt. Si l'on pouvait tirer au clair ces compilations, elles nous donneraient peut-être les résultats les plus exacts qu'on eût encore pu obtenir touchant les marées de la Colombie anglaise, si irrégulières et si intéressantes à étudier.

Le tout respectueusement soumis,

WM. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef.

31 octobre 1897.

[Pièce A.]

LISTE DES BOUÉES MAINTENUES DANS LES EAUX DU CANADA PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ONTARIO.

Amherstburg	33
Baie de Quinté (trois contrats)	31
Bois Blanc	7
Baie Burlington	...
Byng-Inlet	..
Collingwood	14
Fiddler's-Elbow	1
Riv. des Français	...
Gananoque Narrows	5
Baie Georgienne	11
Batture Verte	1
Grosse Pointe	6
Kaministiquia	10
Batture Kennedy	1
Kingston	16
Petit Courant	6
Lac des Bois	144
Rocher Solitaire (*Lone Rock*), bouée-cloche	1
Midland	6

ONTARIO—*Suite.*

Canal Murray et baie de la Presqu'île	23
Napanee	14
Niagara	1
Orillia	6
Owen-Sound	...
Parry-Sound	17
Pembroke	20
Pointe Pelée (bouées à gaz)	2
Port-Rowan	10
Rivière Thames	7
Rondeau	6
Lac Nipissingue	32
Ile aux Serpents	...
Saut Sainte-Marie	20
do abords du canal	24
Trenton	11
Pointe au Baril	18
Batture de la Surprise (bouée-cloche)	1
Penetanguishene	10
Rocher du Cheval-Rouge	1
Chenal Saint-Joseph	4
Port-Arthur	1
Lac Simcoe	8
Batture à la Crêpe (bouée-cloche)	1
Batture Tin-Cap	2
	532

QUÉBEC.

Anse aux Maisons, îles de la Madeleine	6
Bersimis et baie des Outardes	10
Pointe Carleton	1
Chicoutimi	13
Pointe au Coq	1
Gaspé	5
Lachine et lac Saint-Louis	23
Lac Saint-François	36
Matane	...
New-Richmond	3
Paspébiac	1
Percé	2
Rivière Richelieu (2 contrats)	42
Rivière des Prairies	10
Rivière Ouelle	...
Saint-Roch-des-Aulnaies	...
Saint-Thomas	8
Chenal nord (île d'Orléans)	10
Anse du Cap	6
Bonaventure	1
Saint-Laurent (de Montréal à Québec)	264
Rocher Eschourie	1
Grande Entrée	5
Havre Amherst	8
Rapides Richelieu (balises)	..
Entretenues par agents pour le ministère, bouées à gaz	10
" " bouées plus petites	40
	506

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	26
Baie Verte	30
Port aux Castors et havre de Black	9
Baie du Vin	4
Belle-Ile	4
Rivière Saint-Jean	68
Goulet des Terres Noires	12
Bouctouche	15
Campobello	10
Caraquette	20
Cocagne	11
Dalhousie et Ristigouche	9
Didgequash	5
Dorchester	3
Grand-Lac et rivière au Saumon	68
Grand-Manan	24
Grande Shemogue	7
Harvey	7
Letête et baie Back	21
Lepreaux	3
Petite Shemogue	6
Petite Shippégan et Miscou	8
Magaguadavic	13
Miramichi	14
Musquash	7
Néguac	12
Baie du Chêne et Ristigouche	6
Oromocto	14
Pisarinco	5
Quaco	3
Richibouctou et Albion	28
Richibouctou, Kingston et Cour de Brown	30
Shédiac	11
Shippégan	16
Saint-André	14
Baie Sainte-Croix	11
Tabusintac	17
Tracadie	19
Washadamoak	2
Iles Occidentales	22
Maquapit et lacs des Français	24
Grande-Anse	4
Petit-Rocher	...
Bras nord-ouest, Miramichi	6
Pointe au Marais	1
Dipper-Harbour	3
Rivière Bouctouche	18
Ruisseau Tynemouth	2
Entretenues par agents (bouées-signaux)	9
" " " (bouées-barils)	2
	683

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Baie de de Fortune	3
Pointe à la Plage	3
Bedèque	11

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Suite.*

Cardigan (en haut)	5
Cardigan (en bas)	...
Cascumpec	26
Charlottetown	42
Tête de l'Anse	2
Crapaud	6
Rivière de l'Est	16
Baie Egmont	10
Georgetown	13
Havre aux Oies	2
Grande Rivière	10
Rocher aux Sauvages	1
Malpèque	7
Miminegash	3
Petit Chenal	2
Montague	6
Port-Murray	26
New-London	20
Orwell et rivière Vernon	6
Pinette	5
Baie Rollo	3
Rustico	5
Savage Harbour	2
Souris	4
Port Saint-Pierre	8
Summerside	11
Tracadie	3
Pointe Ouest	1
Ile Boisée	1
Baie Egmont	2
Brae Harbour	3
Entretenues par agents. (Bouées-signaux)	3
	271

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Havre de l'Avocat	5
Rivière aux Pommes	8
Arichat	16
Rivière Avon	5
Barrington	35
Rivière aux Ours	12
Havre aux Castors	2
Birchton	5
Canso et Passage Saint-André	26
Cap du Nègre et Havre Nord-Est	14
Caribou	6
Chéticamp	12
Chezzetcook et Petpiswick	6
Ile de Noël et détroit de Barra	11
Anse de Clark, baie de l'Ouest	3
Havre de Clark	15
Passe Cockerwit et Havre Woods	15
Havre au Corbeau	3
D'Escousse	8
Chester	5
Digby et Annapolis	7

NOUVELLE-ÉCOSSE—(*Suite.*)

Dover	3
Grand-Bras-d'Or	4
Guysborough	3
Anse au Foin	8
Ingonish, baie du Sud	8
Havre d'Isaac	11
Janvrin	4
Jeddore	11
Ketch Harbour	13
L'Ardoise	3
La Have	8
Passage Lennox	16
Little-Narrows	10
Liverpool	3
Lockport	6
Lunenburg	9
Lunenburg, sud	9
Lunenburg, sud du milieu	16
Louisbourg	[illegible]
Mabou	1[illegible]
Baie Mahone et Chester	13
Main-à-Dieu	6
Havre Margaree	9
Ruisseau à la Martre	6
Merigomish	6
Monsellier	10
Havre McKinnon	4
Musquodoboit	5
Northport	11
Sydney-Nord	5
Parrsboro	6
Petit de Grat	11
Pictou	1
Havre de Pope	3
Port-Hood	6
Port-Le Tour	11
Port-Medway	9
Pubnico	15
Pugwash	8
Rivière Jean	3
Sainte-Anne	2
Rivière Sainte-Marie	8
Baie Saint-Pierre	16
St. Peter's Inlet	11
Sambro	9
Havre Shag	12
Sheet Harbour	9
Shelburne	10
Tatamagouche	18
Baie Terrence	3
Havre de Trois-Brasses	5
Tidnish	5
Tusket	17
Prospect, en haut	4
Wallace	5
Baie de l'Ouest	3
Westport	3

NOUVELLE ECOSSE—*Fin.*

Weymouth		13
Whitehead et Torbay		32
Yarmouth		50
Ile de Smith		1
Havre au Navire		1
Havre au Bouche		1
Sydney		2
Shulee		8
Baie Bras d'Or-Est		1
Port-Félix		7
Entretenues par agents	(Bouées-sifflets)	17
" "	(Bouées-cloches)	14
" "	(Bouées-barils)	24
		841

COLOMBIE ANGLAISE.

Récif Gossip	(Bouée-baril, bois)	1
Récif Gabriola	(" fer)	1
Ile du Phare	(" bois)	1
Pointe-Grey	(" fer)	1
Spanish Bank	(" bois)	1
Sturgeon Bank	(Bouée conique, fer)	3
Ile Jesse	(Bouée-baril, bois)	1
Récif Horsewell	(" ")	1
Pointe au Récif, M.I	(" ")	1
Rocher Clark	(" ")	1
Qualicum	(" ")	1
Comox Bar 1	(" ")	1
Comox Bar 2	(" ")	1
Récif Kelp	(Espar)	1
Récif Burnaby	(")	1
Pointe Kelp, Bras de Baynes	(")	1
Pointe du Village, "	(")	1
Somass, R. Alberni	(")	5
Victoria, port	(Cage en treillis)	3
"	(Bouée-baril, bois)	1
Havre aux Esquimaux	(" ")	1
" "	(Bouée conique, fer)	1
Nanaïmo	(Cage en treillis)	10
Sand-Heads, rivière Fraser	(Fer)	10
		50

[Pièce B.]

RELEVÉS HYDROGRAPHIQUES,
OTTAWA, 6 novembre 1897.

M. W. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef,
Ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit au sujet des relevés hydrographiques du Canada.

L'hiver entier de 1896-97 a été employé à préparer des croquis au propre pour le graveur. On a pu terminer deux feuilles de ces croquis et les expédier, l'une à l'amirauté anglaise et l'autre à l'hydrographe des Etats-Unis à Washington.

En sus de celles-là on a pu achever partiellement deux copies du relevé "Longue-Pointe à la Pointe-aux-Pins".

Le 24 avril, M. Hyndman, de Charlottetown, I.P.-E., m'a été adjoint, et il a rempli avec soin les fonctions que lui avaient été assignées.

Le 26 avril, le steamer *Bayfield*, portant une équipe complète composée de cinq officiers, de deux ingénieurs et d'un équipage de 18 hommes, est parti d'Owen-Sound pour le lac Erié. C'était le départ le plus hâtif qui eût encore été fait par le corps d'exploration.

Le travail commencé l'automne précédent s'est continué vers l'ouest jusqu'à la Pointe-Pelée durant les mois de mai, juin et juillet, date du parachèvement du relevé de la rive canadienne du lac Erié.

Durant ces mois, nous avons exploré 50 milles nautiques de ligne de côte, nous avons fait avec soin le sondage de 500 milles par bateaux dans les eaux peu profondes, et il a été fait 1,200 milles de sondages par le steamer. Ces sondages se sont faits à une distance moyenne de douze nœuds à partir de la rive tant qu'il a été possible de conserver nos ancrages.

On n'a découvert que bien peu de battures au large de la rive du lac Erié relevée cette année; on n'en a trouvé aucune entre la Pointe-aux-Pins et la Pointe-Pelée, et une demi-douzaine seulement qui se trouvaient à un mille de la rive entre la jetée Morpeth et le village de Clearville.

Il a été fait un examen soigné du port Rondeau, seul havre de refuge qu'il y ait entre la Longue-Pointe et la Pointe-Pelée, et on a découvert que l'espace propre au mouillage est insuffisant pour plus qu'un petit vaisseau avec un tirant d'eau peu considérable, vu que l'eau peu profonde se continue graduellement au sud en partant du fond de la baie. Entre les jetées l'eau se maintient très bien, mais avec le vent soufflant dans certains sens il devient extrêmement difficile d'amarrer aux jetées et de s'y tenir.

On a établi une distance méridienne entre le port Rondeau et l'île Pelée; on a employé pour cette fin trois horloges à longitude et on a fait les observations au moyen d'un sextant Hadley tous les deux jours à chaque endroit observé, et ce pendant six jours. La distance méridienne s'est trouvée être de 46′ 14·7″, ce qui met la longitude du phare " Rondeau " à 81° 54′ 17·8″ ouest de Greenwich.

La latitude et la longitude du point d'observation à l'île Pelée ont été prises des relevés faits des lacs du nord et du nord-ouest par le corps du génie des Etats-Unis.

On a fait pendant 8 nuits des observations pour rechercher la latitude du phare principal ou de fond de Rondeau (*Rondeau Main or Back Ligthouse*). On s'est servi pour cela d'une lunette méridienne ayant $\frac{1}{8}$ de pouce de champ. Le résultat obtenu a donné 42° 15′ 32·3″ nord.

Le travail consistant à relever la rive canadienne du lac Erié a pris deux saisons et demie et a coûté $38,608.95.

On a relevé 350 milles marins de ligne de côte, fait des sondages de 1,500 milles au moyen de bateaux dans les eaux peu profondes et peu sûres. On a sondé 3,000 milles avec le steamer, en allant aussi loin de la rive qu'on a pu le faire sans perdre les points de repère.

Entre Port-Colborne et la Longue-Pointe on a soigneusement et exactement noté quelques battures, quelques barres offrant de grands dangers jusqu'ici peu connues.

Le besoin de cette partie du relevé se faisait vivement sentir, et il n'est pas permis de douter que la nouvelle carte ne soit d'une grande valeur pour les intéressés aux affaires de la marine.

Entre la Longue-Pointe et la Pointe-Pelée il n'existe aucun récif imminent, et le capitaine qui par des temps brumeux aura soin de se servir de la sonde ne saurait s'exposer à aucun sinistre.

On a l'intention de publier ce relevé en deux cartes reproduisant les rives—la première devra comprendre la partie orientale du lac jusqu'à l'extrémité occidentale de la Longue-Pointe, et l'autre comprendre le reste de la superficie explorée. La première carte devrait être en vente avant l'ouverture de la navigation de 1898.

Durant la première semaine d'août, on s'est transporté aux rives sud des îles Cockburn, Grand-Manitoulin, dans le lac Huron, et on y a commencé un relevé des eaux entre l'ile Drummond et les îles aux Canards, y compris le chenal du Faux-Détour et le détroit Mississauga.

Dans cette région se trouvent beaucoup de récifs dangereux et peu connus, notamment les écueils "Magnetic," au large de la rive sud-ouest de l'île Cockburn, aux abords du détroit Mississauga. Il y a aussi dans les chenaux qui traversent les îles aux Canards beaucoup d'écueils qui n'ont jamais été notés sur les cartes. Cela étant, on a en plus découvert qu'à un mile et demi au large de l'entrée sud-est dans le détroit de Mississauga on avait inscrit une batture qui n'y existe pas. Dans cette région, où l'on n'a fait qu'un relevé partiel, il a été relevé 50 milles de ligne de côte, il a été fait 500 milles de sondages sur bateaux, et 300 milles de sondages en eau profonde avec le steamer. On a l'intention de pousser les sondages jusqu'à une distance de 10 nœuds de la rive. On n'a encore pris aucune observation sur la longitude et la latitude dans ce voisinage.

On a pu faire des observations soignées sur les déclinaisons de l'aiguille magnétique, au chenal du Faux-Detour, aux îles Brûlées et du Grand-Canard, et aux îles extérieures dites îles aux Canards, et aussi à l'île à l'Anse et à Owen-Sound, avec un magnetomètre unifilaire de campagne. Ces déclinaisons, auxquelles l'on peut se fier, seront, nous n'en doutons pas, de grande valeur pour préparer à l'avenir des cartes isogones de cet endroit.

Le temps, dont nous dépendons si absolument, a été très favorable à nos opérations. Durant toute la saison nous avons été exempts de bourrasques, et ce n'est qne peu souvent que le grand vent nous a forcés d'arrêter les travaux.

Au cours de l'hiver prochain, mes subalternes et moi allons être bien occupés à compléter les ébauches faites des travaux de l'été, à en préparer des copies au propre pour le graveur, et à publier une seconde édition du " Pilote de la baie Georgienne et du chenal du Nord ".

Le 25 octobre le steamer arrivait à Owen-Sound. Je fis de ce port un nouveau relevé, vu que de nombreux changements y avaient été faits depuis le dernier travail.

Le steamer a été laissé en hivernage à cet endroit. L'équipage a été payé et congédié le 30 octobre, alors que s'est terminée la saison la plus longue qu'ait eu jusqu'à ce jour le personnel des observations hydrographiques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM J. STEWART,
Hydrographe.

[Pièce C.]

ÉTUDES SUR LES MARÉS ET LES COURANTS DANS LES EAUX CANADIENNES.

OTTAWA, 6 novembre 1897.

M. W. P. ANDERSON, I. C.,
Ingénieur en chef
Ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les progrès faits dans ces études. Dans le cours des saisons de 1894, 1895 et 1896, ce service a fait un examen général des courants du golfe Saint-Laurent, grâce auquel a pu être étudiée la direction des courants du golfe à l'intérieur, de même que dans les différents détroits qui le font communiquer avec l'océan. Ce travail a eu pour objet spécial les routes des paquebots les plus importants qui les traversent dans tous les sens.

11—2**

L'examen fait a embrassé les courants qui se trouvent aux trois angles du golfe, savoir : 1°, dans le détroit de Cabot, qui est l'entrée principale du golfe entre le Cap-Breton et Terreneuve ; 2°, dans celui de Belle-Isle, et 3°, à l'entrée du fleuve et en contournant l'île d'Anticosti. Les courants trouvés en plein golfe ont aussi fait l'objet d'un examen spécial et on en a relevé la direction ; nous avons recueilli de nombreux renseignements des marins et des pêcheurs sur les courants et au sujet de la manière dont les glaces dérivent l'hiver et le printemps. On trouvera dans mon dernier rapport sur les progrès des travaux en date du 26 janvier 1897 la description du caractère de ces courants tel que constaté et de la nature de la circulation générale des eaux du golfe en rapport avec celles du fleuve Saint-Laurent et de l'océan. (*Voir* Rapport annuel, ministère de la marine et des pêcheries pour 1896, pages 70 à 105.) La manière d'être des courants du détroit de Belle-Isle est plus complètement expliquée dans les rapports précédents en date respectivement du 31 octobre 1895 et du 13 avril 1896. (*Voir* Rapport annuel, ministère de la marine et des pêcheries pour 1895 ; pages 80 à 87, et Planche I.)

Le bureau hydrographique des Etats-Unis a noté les résultats des travaux de notre exploration, en publiant un croquis et l'explication de la nature des courants du détroit de Belle-Isle, dans son "Pilot Chart for the north Atlantic" du mois de mars 1897 ; ce même bureau a aussi publié un résumé sur la "Circulation des courants à l'intérieur du golfe Saint-Laurent" dans le "Pilot Chart" de juillet 1897. Le bureau hydrographique des Etats-Unis a aussi publié en janvier 1896 un "Avis aux marins" basé sur les informations que nous avions recueillies. Deux résumés très complets des rapports en question ont aussi été publiés dans les "Annales d'hydrographie et de météorologie maritimes" du docteur Schott de Hambourg, dans les "Annales de géographie" de Paris, et par le docteur Petermann, d'Allemagne, dans son "Mittheilungen" ; le *Journal of Commerce* de Liverpool en publie aussi une notice favorable. Un court resumé des travaux faits depuis les débuts et des résultats obtenus a aussi paru dans le *Nature*, de Londres, 22 avril 1897.

On n'a encore donné que peu d'attention aux courants du détroit de Northumberland et autour de l'Ile du Prince-Edouard, et aux courants périodiques ou courants de marée qu'on rencontre dans le bas Saint-Laurent d'Anticosti à Québec, vu qu'il fallait d'abord acquérir la connaissance des courants du golfe et de leurs rapports avec l'océan. Il est aussi désirable qu'on fasse un examen plus étendu des courants du détroit de Belle-Isle, afin d'obtenir des données plus complètes de son caractère relatif à la marée. Le travail s'est fait avec l'aide d'un des steamers de ravitaillement affectés au service des bouées, des phares, que le gouvernement a mis à notre disposition pour les trois mois de juillet, août et septembre de chaque saison ; c'était la période extrême pendant laquelle l'on a pu le détourner de son service ordinaire ; il s'est trouvé que le steamer n'était pas propre au service auquel on l'avait affecté, vu sa lenteur, sa manœuvre difficile, ce qui n'a fait qu'ajouter considérablement d'embarras aux difficultés déjà existantes pour l'exécution avantageuse de nos travaux. Le peu de temps accordé à notre exploration rend la saison trop courte, même avec nos plus grands efforts pour employer utilement tous les jours possibles, et même en continuant les observations la nuit comme le jour. L'étude ultérieure des courants a été discontinuée cette année pour épargner de l'argent au ministère ; et quand on la reprendra, il faudra mettre à la disposition du service un steamer convenable et équipé de façon à pouvoir servir au travail à faire. Dans certaines régions, une ou deux goélettes, bien équipées, seraient d'une grande utilité comme auxiliaires.

Les zones où les courants requièrent l'inspection la plus suivie se trouvent sur la côte sud de Terreneuve et dans la baie de Fundy. Sur la côte sud de Terreneuve on nous rapporte qu'il y a un fort courant vers la côte dans les grandes baies, et c'est à cette cause qu'on attribue de nombreux naufrages. Il faudrait s'assurer de la distance de la côte où ce courant se fait sentir, et des conditions du vent et de la marée qui donnent à ces courants le plus d'intensité, d'autant plus que deux des principales lignes de paquebots longent cette côte dans leur route. J'ai eu l'avan-

tage de recueillir cette année des renseignements préliminaires qui vont nous servir de guides pour faire cette étude. A l'eau profonde, au large du cap Race, les variations du courant arctique devraient être mieux connues pour l'information des vaisseaux rentrant de la pleine mer. Aucun examen détaillé n'a encore été fait de ce courant au nord de sa sortie du détroit de Belle-Isle, pour aider les vaisseaux qui passent par ce détroit. Les courants de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse et de la baie de Fundy sont aussi d'une grande importance, et, afin de recueillir sur la marée des données nécessaires pour les calculs différentiels, il devrait être établi sans délai un marégraphe à Yarmouth. Dans la partie supérieure de la baie de Fundy et dans ses différents bras, les courants ont en toute probabilité une direction plus approximativement parallèle aux côtes, comme cela arrive dans le bas Saint-Laurent; mais, d'un autre côté, la navigation à cet endroit dépendant absolument de la marée, il devient de première importance de déterminer exactement l'heure et l'élévation de la marée même. Il faudrait faire l'examen de ces courants tandis qae les principales stations de marée continuent d'être en bon état de service, vu que les courants ont surtout ce caractère périodique propre aux marées, et que la manière d'être de ces courants ne peut être établie qu'au moyen de comparaisons à faire avec les pointages des marées.

TABLEAUX DE MARÉE POUR 1897.

Durant la présente année il a été fait un pas marqué dans l'obtention de renseignements sur les marées; et cela dépend en grande partie des données additionnelles recueillies par les observations d'été faites en 1896. Les observations de cette saison ont été faites sous la surveillance de M. H. M. MacKay, à douze endroits dans toute la partie sud-ouest du golfe s'étendant de la baie des Chaleurs, le long de la côte du Nouveau-Brunswick, en contournant l'Ile du Prince-Edouard jusqu'à l'île du Cap-Breton; tel que détaillé dans le dernier "Rapport du progrès des travaux". Une grande portion du travail a consisté à faire la réduction de ces observations, vu le fait qu'il a fallu établir des comparaisons entre les marées à ces endroits et celles se produisant à plusieurs des principaux postes de marée, notamment les postes de Halifax, de l'île Saint-Paul et d'Anticosti, pour découvrir auxquel de ces postes pouvaient se rapporter le mieux les marées de la moitié sud-ouest du golfe Saint-Laurent. Les observations faites ont embrassé assez de terrain pour permettre de tracer la marche générale de la marée dans toute cette zone. On a découvert que le cours général de l'ondulation de la marée qui traverse le golfe du détroit de Cabot jusqu'à l'entrée du Saint-Laurent se complique d'une ondulation en retour; et ceci fait que l'heure de la marée vient presque simultanément tout le long de la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, et ceci semble expliquer également une certaine irrégularité qui se présente dans le détroit de Northumberland et qu'on désigne sous le nom d'inégalité quotidienne.

Le résultat de cette exploration a été de démontrer qu'il n'est pas possible de déterminer l'heure exacte des marées de cette région par un coefficient différentiel quelconque provenant d'un port sur l'Atlantique comme Halifax. Le mieux est de rapporter ces marées au poste de l'île Saint-Paul, où l'ondulation de la marée entre de l'Atlantique dans le Saint-Laurent. Le rapprochement de nos observations avec celles de ce poste nous a fourni une importante série de différences de marée pour les havres de cette région; ces différences pourront être d'utilité quand les données de la marée pour l'île Saint-Paul même auront été mises à jour.

Les ports qui sur ce point peuvent être rapportés à ce poste de marée comprennent Miramichi, Cap-Tormentine, Charlottetown, Pictou et Souris, ainsi que Saint-Pierre, Rustico et Alberton, sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard. Tous ces ports sont munis de facilités de communications par chemin de fer, et plusieurs d'entre eux ont assez d'importance pour servir de terminus de chemins de fer. On a aussi découvert que Pictou est le meilleur port auquel on puisse rapporter les marées du détroit de Northumberland, vu que les marées de Charlottetown sont plus irrégulières, soit à cause des perturbations qu'apporte le vent, soit à cause de l'action qu'a sur elles la marée qui pénètre dans l'extrémité ouest du détroit. Ceci est importan

pour les courants périodiques qu'il y dans le golfe. Dans la région de Shédiac, de Richibouctou en allant vers le cap Tormentine, les marées présentent de la confusion; elles ont parfois assez peu d'écart pour qu'il soit à peine appréciable. Dans la baie des Chaleurs les marées peuvent être rattachées à celles du poste de la Pointe sud-ouest d'Anticosti, et par suite à celles de Québec. L'écart de la marée à Carleton, P. Q., à la tête de la baie, est de près de 10 pieds; à Charlottetown, où vient la plus haute marée du détroit de Northnmberland, l'écart extrême est d'environ 9 pieds.

L'importance de l'île Saint-Paul comme chef-lieu de cette région nous a alors paru évidente. Les interruptions dans le pointage y ayant été sérieuses à cause des difficultés qu'on éprouve à maintenir un marégraphe dans un endroit aussi exposé que l'est celui-là, il s'en est suivi que le meilleur pointage continu qu'on ait pu obtenir s'étend d'octobre 1895 à novembre 1896, soit une année entière. Les lacunes dans les tracés de courbes inscrites par les marégraphes ont été comblées par des interpolations; le pointage entier a été réduit à une donnée uniforme et expédié au bureau de l'*Almanach Nautique* pour y être analysé, et pour déterminer les constantes nécessaires pour le cacul des tableaux de marée pour ce poste. De ces tableaux on peut au moyen de différences directes en déduire d'autres pour les ports dont il vient d'être parlé.

Afin de permettre que les différences de marée de 1896 fussent immédiatement utilisées pour la présente saison de navigation (1897), une série provisoire de différences de marée entre Pictou et Halifax a été élaborés; du pointage simultané recueilli des marégraphes automatiques installés aux deux ports, il nous a paru que la vraie différence dans l'heure de l'eau haute entre ces deux endroits était loin d'être constante, vu que la durée de l'eau haute à Pictou varie de 0h. 53m. à 3h. 23m. Cet écart dans les différences prouvent surtout de l'inégalité diurne qui se constate à Pictou; et il sert à démontrer que les tableaux de marée préparés naguère pour les ports situés dans l'intérieur du golfe ne peuvent être rien moins qu'exacts, étant basés sur une différence constante avec un port de l'Atlantique. Cette différence néanmoins varie d'une façon régulière entre les limites établies ci-dessus, en raison directe des déclinaisons de la lune; et, sans entrer dans des considérations techniques, qu'il suffise de dire qu'on a trouvé le moyen de se servir d'une différence variable, laquelle, au moyen d'une échelle mobile, nous permet de calculer les marées de Pictou avec les tables existant déjà à Halifax. Les marées de Charlottetown à leur tour ont pu se calculer au moyen de différences constantes avec celles de Pictou, qui donnent la différence moyenne de la marée à l'eau haute, différence établie en 1896 par quatre mois d'observations simultanées recueillies de marégraphes automatiques.

Dans le fleuve Saint-Laurent, en amont de Québec, on a computé des tableaux de marée pour la barre de Sainte-Croix, qui est à l'heure présente l'endroit le moins profond du chenal des navires, en attendant que les travaux de dragage qui sont à se faire aient été complétés. Ces tableaux sont basés sur ceux de Québec, au moyen d'une série de différences dans l'heure de la haute et de la basse marée. On y tient compte des changements de niveau que subit l'eau du fleuve à mesure que la saison avance. Il a aussi été préparé des tableaux de marée pour la Pointe-aux-Pères, station des pilotes du Saint-Laurent, par le calcul d'une différence constante de l'heure de la marée entre cet endroit et Québec, tel que computée d'après les pointages simultanés des marégraphes pendant deux années entières de 1895 et 1896.

La réduction des observations de la saison précédente et la préparation des tableaux de marée ci-dessus mentionnés ont pu être parachevés avant qu'on n'eût décidé de se passer des services de mes deux adjoints en mars dernier. C'est la première fois qu'on ait encore pu consulter des tableaux de marée corrects dans aucun des ports du golfe, si l'on en excepte toutefois Québec même; ces mêmes tableaux permettent également aux capitaines et aux pilotes d'en déduire avec une certitude relative la direction des courants périodiques qu'ils peuveut s'attendre à rencontrer, du moment qu'ils connaissent le rapport entre le courant de la marée dans le détroit de Northumberland et celui du Saint-Laurent inférieur. Comme Pictou se trouve être le meilleur port de repère pour le détroit de Northumberland, c'est là que se sont continuées cette année les observations de la marée, d'autant plus que ces observations ont pu se faire à un prix quasi-normal, et que tous les appareils s'y trouvaient à portée, pour y être restés de la saison précédente.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Ci-suivent l'énumération des tableaux de marée publiés pour 1897 et les pointages sur lesquels ils sont basés:—

Halifax.—Le relevé des marées pour les années 1851 et 1852 a été inclus dans celui de 1860 et 1861 qui a déjà été soumis à l'analyse, et les tableaux pour l'année 1897 ont été computés des constantes revisées des marées recueillies d'observations de quatre ans de durée.

Québec.—Les tableaux de marée, jusqu'à ceux de cette année, sont encore basés sur le pointage d'une année entière; savoir, de novembre 1893 à janvier 1895.

Les tableaux de marée pour Halifax et Québec, avec les différences de marée pour les autres endroits, ont été fournis aux principaux almanachs anglais et canadiens dans l'intention de les faire publier. Ces tableaux, subdivisés par mois, ont aussi été insérés quotidiennement dans le *Chronicle* de Québec, qui en a dûment adressé ses remerciements à ce ministère. Les constantes de marée pour Halifax ont été communiquées au service côtier et géodésique des Etats-Unis pour servir de base aux calculs de leurs tableaux de marée pour Halifax. Les tableaux de marée pour Québec n'ont pas encore été publiés dans les tables des Etats-Unis; mais les ouvrages américains rattachent les marées à d'autres ports de référence qui, pour quelques-uns d'entre eux du moins, sont à de grandes distances.

Barre Sainte-Croix.—Ces tableaux ont été publiés ensemble avec les tableaux de marée pour Québec, par les commissaires du havre de Montréal, dans leur ouvrage intitulé "Tableaux de marée et autres renseignements se rapportant au chenal des navires entre Montréal et Québec"; brochure préparée pour l'usage des pilotes du Saint-Laurent.

Pointe-au-Père, station des pilotes.—Les tableaux de marée sont manuscrits, et affichés au phare de la Pointe-au-Père, où tous les pilotes peuvent en prendre communication. Le secrétaire des pilotes de Québec a été notifié de ce fait; et quant aux tableaux, les pilotes en apprécient hautement l'utilité.

Charlottetown.—Ils sont préparés de la manière décrite plus haut. Afin d'épargner des frais d'impressions, les tableaux ne sont que clavigraphiés, et des copies en ont été déposées aux agences du ministère de la marine et à l'hôtel des douanes. On en a aussi fourni des copies pour être publiées dans les journaux suivants: Le *Patriot*, le *Guardian*, l'*Examiner*, le *Herald.*

Pictou.—Préparés au clavigraphe comme ci-dessus, et affichés à l'agence du ministère et au bureau des douanes. Ils ont aussi été fournis aux journaux suivants: à Pictou, l'*Advocate* et le *Standard*; à New-Glasgow, le *Chronicle* et l'*Enterprise.*

TABLEAUX DE MARÉE POUR 1898.

Les tableaux de marée pour 1898 comprendront des tableaux pour Saint-Jean, N.-B, de même que pour Halifax et Québec. Les tableaux d'Halifax ont été établis d'après de vieilles données dont j'ai parlé plus haut; et il a été préparé une année entière des pointages plus récents pour les soumettre à l'analyse. Le nouveau repère est réduit à la donnée originale d'eau basse acceptée par l'amirauté et qui a servi pour la carte du port d'Halifax; cette analyse et la détermination du niveau moyen de l'océan permettent de rapporter cette donnée aux observations déjà faites, et de les ramener toutes à une base uniforme et unique. On a aussi préparé et analysé une autre année des pointages de Québec, et l'on a amplifié la base des tables de façon à y comprendre les deux années s'étendant de novembre 1893 à janvier 1896. Les tableaux pour Saint-Jean, N.-B., sont établis d'après des pointages allant d'avril 1894 à mai 1896, soit deux années entières. L'heure qui figure dans ces tableaux est toujours l'heure officielle moyenne, et les différences de la marée indiquent l'heure de la

marée des autres endroits en temps moyen aussi; c'est l'heure officielle dite de l'est, qui sert pour Québec et le Saint-Laurent inférieur jusqu'à la Pointe-des-Monts; c'est en effet à cet endroit que peut se tracer le mieux la ligne de division entre le fleuve et le golfe Saint-Laurent. Cette ligne se trouve à mi-chemin entre les méridiens 75 et 60, et renferme dans la zone de l'heure officielle moyenne pour la méridienne 60 tout le Nouveau-Brunswick et les provinces maritimes. Les tableaux pour Saint-Jean, N.-B., sont donc établis en heure moyenne du 60e méridien. Il en est ainsi de ceux de Charlottetown et de Pictou.

Ces tableaux de marée ont été offerts comme d'habitude aux principaux almanachs anglais et canadiens désirant les publier. Nous n'avons malheureusement pas d'almanach canadien d'une importance suffisante ni à Ontario ni dans les provinces maritimes pour que les éditeurs veuillent y publier les tableaux de marée servant aux trois principales stations de marée de l'extrémité est du Canada. Il serait donc de beaucoup plus satisfaisant de faire publier les tableaux par le ministère; mais pour cette fin il faudrait les services d'un adjoint spécial chargé d'en faire la préparation durant l'été, et les faire mettre sous presse pour l'année suivante pas plus tard qu'en septembre, afin d'être à temps pour les fournir avant la fin de l'année aux almanachs, où ils se trouveraient ainsi publiés de nouveau l'année suivante. Ceci permettrait de faire de tous les tableaux une publication uniforme, accompagnée d'explications convenables, et en quantité suffisante pour en faire des distributions aux agents, aux percepteurs des douanes, aux pilotes et aux autres personnes qui devraient en avoir des exemplaires. A l'heure présente, nous sommes incapables de défrayer le coût de l'impression, parce que le crédit de ce service a été réduit pour cette année à deux mille cinq cents dollars ; il faut, avec cette somme, pourvoir aux salaires des observateurs de la marée, à l'entretien des postes, au coût des inspections et aux frais de déplacement, de même qu'au coût des computations et de la préparations de tableaux eux-mêmes. Il va donc falloir continuer dans l'intervalle le système actuel de publication, et il ne sera probablement pas possible de préparer de nouveau pour la saison prochaine les tableaux de marée pour la Pointe-au-Père, Charlottetown et Pictou, tant que le travail de ce service ne retombera que sur moi seul sans aide d'ailleurs. Il y a déjà des sommes considérables d'arrérages accumulés. Ceci est regrettable, car ces tableaux pourraient être maintenant établis sur de meilleures bases, en les rattachant directement à l'île Saint-Paul, comme je l'ai dit plus haut.

Les tableaux de marée pour Halifax, Québec et Saint-Jean, N.-B., vont paraître dans *Greenwood's Almanac*, publié par M. W. N. Greenwood, de Lancaster, en Angleterre; et les tableaux pour Halifax et Québec, dans le *Canadian Almanac*, publié par la Cie Copp, Clark, de Toronto. Les tableaux pour Halifax seulement seront dans le *Belcher Almanac*, publié par la Cie McAlpine; le *Cogswell Almanac*, publié par M. R. H. Cogswell, d'Halifax, et dans le *Brown Almanac*, publié par MM. J. Brown et Fils, de Glasgow. Dans les tableaux de marée publiés par le service côtier et géodésique des Etats-Unis, les tableaux d'Halifax sont computés d'après des constantes de marée fournies par ce service. Les tableaux de marée pour Québec seront donnés dans une publication préparée par les commissaires du havre de Montréal pour l'usage des pilotes. Les tableaux de marée pour Saint-Jean, N.-B., qui font aujourd'hui leur première apparition vont être publiés dans le *McMillan Almanac*, publié par MM. J. et A. McMillan, de Saint-Jean. Dans toutes ces publications on remercie la commission des marées du ministère pour l'envoi des tableaux; il peut aussi arriver que quelques-uns des journaux locaux des ports plus haut désignés publient journellement les tableaux.

Ces tableaux donnent la hauteur en même temps que l'heure de la marée; ceci est d'une grande importance dans des havres comme Saint-Jean et Québec, où l'élévation des marées est si considérable. La profondeur de l'eau sur le seuil des cales sèches à Québec et à Halifax y est aussi donnée en regard de la marée. Les navires peuvent ainsi savoir de quelle profondeur d'eau ils peuvent disposer pour entrer dans ces cales sèches, à n'importe quelle marée.

TABLEAUX DE MARÉE POUR 1899.

Comme la préparation des tableaux de marée exige toujours beaucoup de temps, nous avons en mai dernier pris des mesures pour obtenir les tableaux de marée pour Québec, Halifax et Saint-Jean, pour 1899, suivant les calculs de M. E. Roberts, du bureau de l'*Almanach nautique* de Londres. Ils devraient aussi être prêts de bonne heure l'an prochain. A raison du manque de fonds à l'heure présente il a été impossible d'amplifier la base de ces tableaux par l'analyse d'autres pointages recueillis par les marégraphes automatiques; mais pour l'exactitude, ils dépendront toujours de l'espace de temps couvert par les pointages de marée, de même que les tableaux pour 1898, dont j'ai parlé plus haut.

SAISON D'ÉTÉ DE 1897.

Durant cette saison j'ai moi-même visité les sept principaux marégraphes. Pour y arriver j'ai dû suivre la route ordinaire des voyages réguliers, vu que les steamers du ministère n'ont pu m'aider à m'y rendre. En passant par ce chemin, le poste le plus éloigné dans le détroit de Belle-Isle se trouve à 2,100 milles d'Ottawa. Le trajet parcouru dans ces visites des postes a été d'au delà de 600 milles, et ceci dans toutes sortes de transports, à partir des paquebots transatlantiques jusqu'aux goélettes. Le temps de ces visites s'étend du 17 juin au 18 octobre.

Il y a trois postes de marée qui sont moins accessibles que les autres, et qui, les mois d'hiver, sont sans moyens possibles de communiquer avec l'extérieur. Ces postes nous ont inquiétés par le passé; ainsi s'il arrivait une interruption quelconque dans le fonctionnement de l'appareil par suite du manquement du mécanisme d'horlogerie activant l'instrument ou par suite de toute autre cause, les observations se trouveraient arrêtées sans remède possible pendant des mois, et il en résulterait des lacunes importantes dans les pointages. Afin d'améliorer la position de ces postes, j'ai imaginé une nouvelle forme d'appareils pointeurs. Le mécanisme d'horlogerie y est mobile au lieu d'être fixé à l'instrument. Une horloge de réchange est laissée au poste pour plus de sûreté. (*Voir* description dans le Rapport annuel du ministère de la marine de 1896, pages 70-71. Des instruments de ce nouveau modèle ont aujourd'hui été fabriqués par MM. A. Légé et Cie, de Londres; et durant cette saison on en a placé à deux des postes, savoir, à la Baie-Forteau, détroit de Belle-Isle, et à l'île Saint-Paul. Le marégraphe enlevé de l'île Saint-Paul a été transporté à la pointe sud-ouest d'Anticosti et y a été laissé comme instrument de rechange en cas d'accident. Ces deux instruments étaient en effet identiquement semblables par l'échelle et autrement, et leurs horloges motrices avaient déjà été munies d'un système amélioré d'échappement et de plus gros calibre, afin de diminuer d'avantage les dangers d'interruption. Le remplacement de ces marégraphes nous à aussi permis d'expédier les instruments de vieux modèles aux fabricants, à Glasgow, pour y faire appliquer le nouvel échappement. De cette manière on va donner plus de sécurité aux autres postes où ce modèle d'instruments est encore en usage, vu que cette amélioration va nous donner des horloges de rechange pour remplacer celles qu'il aura fallu déplacer pour leur faire subir un nettoyage ou des réparations.

Ensuite, la principale difficulté est survenue par suite de l'accumulation de gravier et de débris qui se fait autour de la prise d'eau du marégraphe. Ceci serait facile à éviter s'il y avait des quais aux postes les plus exposés. On y aurait une profondeur d'eau suffisante pour immerger suffisamment l'instrument, tout en laissant la prise d'eau bien au-dessus du fond. Dans l'état présent, il faut protéger les prises d'eau par une cage de bois; et, pour maintenir ces cages en bon état de réparations, il aurait fallu transporter à ces endroits lointains des hommes et des matériaux, attendu qu'il est généralement impossible d'engager des ouvriers pendant la saison de pêche. Comme nous n'avons pas pu faire cette dépense cette année, nous avons fait les réparations de moindre importance et avons eu recours à des expédients qui vont suppléer temporairement aux grosses réparations.

Les lampes-chaufferettes, servant l'hiver à empêcher l'eau de geler dans les tuyaux indicateurs, nous ont quelquefois causé de l'ennui par la fumée qui s'en

échappait. Ceci est bien une affaire importante, si cet accident venait à se produire pendant la nuit. L'instrument de pointage peut alors devenir tellement encrassé de suie pour que le fonctionnement en soit gravement entravé. Pour obvier à cet accident possible, pour protéger l'instrument contre l'humidité, il est enfermé dans une boîte de verre bien close : mais cette suie huileuse est très pénétrante. On s'est servi d'une qualité supérieure de pétrole pour empêcher cet ennui, et durant cette saison on a pris des précautions additionnelles pour ventiler les profonds puits de marée où sont immergés les tuyaux indicateurs, et dans lesquels doivent brûler les lampes-chaufferettes.

Dans ces ports isolés on se sert pour prendre l'heure lors des observations d'instruments appelés dipléidoscopes. Ces instruments ont été justifiés et réglés au moyen de comparaisons faites avec le chronomètre d'un navire de guerre, que nous a gracieusement fourni l'officier de timonerie du navire, ou bien encore, suivant le cas échéant, au moyen d'échanges télégraphiques de l'heure avec un observatoire muni d'une lunette méridienne.

Dans les marégraphes à découvert, du pointage desquels dépend le repère des observations, la chaînette reliant le flotteur avec la baguette graduée doit être fait d'un matériel qui n'est susceptible ni d'allonger ni de rouiller.

Il faut aussi que cette chaînette soit bien légère, attendu qu'elle doit être tenue en équilibre par un contre-poids. Le fil de cuivre est trop mou, et le cuivre jaune en fil ou en chaînette devient cassant en peu de temps, apparemment à raison des gaz sulfureux qui s'échappent des lampes-chaufferettes. On se sert maintenant pour cette fin d'une chaînette en aluminium, qui promet de donner des résultats satisfaisants. Il est important que la chaîne reste constante et de même longueur, attendu que le rétablissement de la longueur de la chaîne cause de grands ennuis et peut entraîner des incertitudes graves dans les résultats obtenus. Il a aussi été fait cette année aux divers postes des améliorations de détails; certains appareils y ont aussi été remis à neuf.

A différentes stations on a encore pris cette saison des niveaux avec un soin particulier, au moyen d'instruments d'observations, afin de contrôler l'élévation des plans de repère de l'eau basse, auxquels se rattachent les observations ayant trait aux marées. Ci-dessous on trouvera les résultats obtenus de ces niveaux et de ceux antérieurement établis pour déterminer les plans de repère de l'eau basse.

Comme le crédit affecté à ce service pour l'exercice courant a été réduit au quart de ce qu'il était originairement, il nous a été impossible de pousser plus loin l'étude des marées pour déterminer les différences de marées dans aucune autre région. Les épargnes résultant de la discontinuation de cette partie du service se sont montées à neuf cents dollars. Cette somme représente ce qu'ont coûté l'installation aux sept postes provisoires des instruments de pointage de l'année dernière et l'obtention de données restreintes pour l'utilité des comparaisons avec cinq autres points, y compris aussi les frais de déplacement, les salaires des observateurs locaux durant une période de trois à six mois, non compris toutefois le salaire de l'aide préposé à la conduite des travaux. Il y a grand besoin de ces observations dans le Saint-Laurent inférieur, dans la baie de Fundy et le long de la côte du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse, faisant face à l'Atlantique. On connaîtrait ainsi l'heure des marées à ces endroits par rapport aux postes principaux; ceci ne serait pas seulement d'une importance directe et locale, mais aiderait également la navigation, en facilitant à mettre en rapport avec le flux et le reflux de la marée même, l'heure du changement de direction des grands courants de marée.

NIVEAUX ET PLANS DE REPÈRE.

Sur les cartes des rivières et des havres, comme sur toutes les autres cartes, les sondages donnent la profondeur de l'eau au-dessous du niveau de la surface à l'eau basse et aux grandes marées ordinaires. C'est ce qu'on appelle la donnée de l'eau basse. La détermination de cette donnée ne peut se faire qu'au moyen d'observations des marées; et c'est de l'exactitude de niveau de cette donnée que doit dépendre toute

la question de savoir la profondeur de l'eau sur les battures et les barres, et partant l'échouage des vaisseaux. Si l'on a pu obtenir cette donnée au moyen d'un point fixe de repère lors du relevé fait pour confectionner la carte, ou si on peut l'établir avec exactitude, la hauteur de l'eau pourra être calculée d'après ce repère. La hauteur de la marée à l'eau basse ou à l'eau haute, telle que donnée dans les tableaux de marée, démontrera alors quelle augmentation en profondeur l'eau se trouve à la disposition d'un vaisseau en sus de la profondeur qu'accuse la carte. De même, la profondeur de l'eau sur le seuil d'une cale sèche peut se trouver d'après la hauteur de la marée, quand une fois le niveau du seuil par rapport à la donnée a pu s'établir au moyen de niveaux pris dans ce but.

L'élévation de la marée peut aussi être pour la navigation d'une importance égale à celle qui se rattache à l'heure de la haute ou de la basse marée. Il est aussi bien important dans nos ports de mer d'avoir un plan de repère auquel on puisse s'en rapporter pour la construction des améliorations à faire aux havres, et aussi pour les travaux à faire dans les villes. Ainsi la décharge des égouts peut être affectée notablement par la marée. Dans certains cas aussi la largeur de l'avant-grève et la localisation de la ligne de l'eau basse sont importantes, vu qu'elles peuvent définir les bornes de propriétés riveraines. Dans la plupart de nos villes la question d'avoir un bon plan de repère est dans des conditions bien désavantageuses et bien peu satisfaisantes. Il est donc entré dans le cadre des travaux de ce service de donneur une attention soignée à ce sujet en rapport avec des observations de la marée. Pour cette fin il faut avoir des niveaux exacts aux postes de marée, et de réduire les observations de marées elles-mêmes à un plan de repère uniforme. Le mesurage direct du niveau de l'eau pendant que la marée monte ou baisse s'obtient par le marégraphe à découvert, lequel est mis en action par un flotteur de la même manière que l'instrument pointeur lui-même. Le vrai niveau que ceci démontre doit être définitivement établi au moyen d'un point fixe de repère localisé dans le voisinage du marégraphe. En rattachant les niveaux de la marée à ce point fixe de repère, le plan de repère de l'eau basse, le niveau moyen de l'océan se trouve définitivement établi. De cette manière aussi, il devient même possible de déterminer, après des années, si la côte même n'a pas modifié son élévation par rapport au niveau moyen de la mer.

Nous allons maintenant exposer les résultats de la détermination des plans de niveau et des plans de repère, résultats d'observations des marées, et les niveaux qui ont été spécialement obtenus au moyen d'instruments employés à cette fin.

Saint-Jean, N.-B.—Par suite du grand incendie de 1877 les points de repère fixés et autres se sont trouvés détruits ; et, quand il a fallu commencer en 1893 les études de la marée, il était devenu impossible de retrouver le plan de repère qui avait servi au relevé originaire du port fait par l'amirauté, de même que le plan de repère qui avait servi lors du relevé fait en 1887 par le ministère des Travaux publics de l'entrée même du port ; il n'avait été établi aucunes marques permanentes pour indiquer le niveau de l'eau haute ou de l'eau base à l'époque des grandes marées, comme on l'a établi lors de la construction du quai du gouvernement et de la jetée existante à Negro-Point. Il n'y avait non plus aucune donnée au service de la cité ; et la pente rapide des rues a seule contribué à donner la déclivité dans l'exécution des travaux de voirie, au moyen des différences de niveau sans qu'on se soit occupé d'aucun plan de repère.

Il fallait donc établir de nouveau la donnée de l'eau basse, et ceci n'a pas été chose facile, la marée y ayant un si grand écart et le niveau de l'eau basse dans les grandes marées étant en conséquence soumis a de si grandes variations. Nous avons maintenant fait cette détermination avec un soin extrême, par les observations de la marée elle-même et aussi au moyen de la jetée de Negro-Point. Les niveaux que nous allons donner se rattachent tous à un nouveau point de repère fixe que nous avons découpé dans la maçonnerie de fondation en granit de l'hôtel des douanes. L'extrémité inférieure du marégraphe est fait d'une colonne en bois de service de 56 pieds de hauteur, empierrée solidement à sa base de façon à la faire reposer fermement au fond, et de manière à ce qu'elle reste indépendante des mouvements du quai en pilotis contre lequel elle est appuyée. Le niveau du gnomon ou zéro du marégra-

phe à découvert é été établi en prenant pour point de départ le point de repère fixe, et le niveau a été contrôlé de temps en temps afin de découvrir et de compenser tout tassement qui aurait pu se faire. Le niveau de la marée, à quelque moment que ce soit, s'observe au moyen d'un gallon en acier fixé au flotteur du marégraphe à découvert; et de cet appareil on déduit un niveau constant qui nous procure un plan de repère pour les pointages continus de l'instrument pointeur. Le galon d'acier ayant rouillé et s'étant brisé, a nécessité en conséquence qu'on en rétablit à nouveau la longueur primitive. L'enlèvement et ré-installation du marégraphe en mars 1894, et une erreur de graduation qui s'est glissée lors de la construction de l'instrument pointeur, voilà autant d'éléments qui ont été cause de nombreuses revisions dans les calculs de réduction des marées; cependant, pour éviter d'entrer dans trop de détails techniques, nous n'allons pas décrire ici les moyens auxquels nous avons eu recours pour surmonter ces inconvénients pour la correction des résultats obtenus. Afin de satisfaire le besoin immédiat qui se faisait sentir d'un relevé de l'eau basse, nous avons fait la computation préliminaire des quantités au moyen des données anciennes, et nous les avons communiquées au ministère des Travaux publics et aussi à l'ingénieur de la ville de Saint-Jean.

Les plans originaires de la jetée de Negro-Point indiquent le niveau de l'eau basse et de l'eau haute tels qu'on les avait établis lors de la construction de la jetée. Ce niveau d'eau basse est probablement celui dont on s'est servi dans le dernier relevé qu'ont fait du port de Saint-Jean, vers la même date, les ingénieurs du ministère des Travaux publics. Cette jetée est construite avec des caissons, et la partie du large a pu accuser un tassement quelconque. Les plans originaires indiquent comme suit les niveaux de marée alors établis :—l'eau haute a 5 pieds et l'eau basse a 30 pieds 6 pouces en bas du couronnement en madriers recouvrant le dessus des caissons. Avec la coopération de M. E. T. P. Shewen, du ministère des Travaux publics, et de M. D. L. Hutchinson, l'observateur des marées, les niveaux pris près de la partie postérieure de la jetée ont été poussés plus loin jusqu'au marégraphe, qui se trouve à une distance de 8,000 pieds. On a fait ce travail par des observations simultanées du niveau de la surface de l'eau à marée haute par un jour de calme. Cette méthode devrait donner un résultat tout aussi exact que les niveaux; la surface de la jetée présente en effet des inégalités qui vont jusqu'à deux pouces, ce que les niveaux suivants démontrent du reste. La hauteur du couronnement de la jetée à 150 et à 250 pieds de l'extrémité de terre, a été établie comme suit, le point fixe de repère étant pris à 100·00 :—

A 150 pieds.	Couronnement,	(côté nord)	76·80
do	do	(do sud)	76·79
A 250 pieds.	do	(do nord)	76·70
do	do	(do sud)	76·64
Hauteur moyenne à 150 pieds, où le tassement est probablement le moins considérable			76·84
Eau basse, définie plus haut			30·50
De là, donnée originaire de l'eau basse lors de la construction de la jetée			46·34

Il a été fait une détermination semblable en se servant du niveau du quai du gouvernement du côté de Saint-Jean; la donnée de l'eau basse étant indiquée à 31 pieds 6 pouces au-dessous du sommet du quai. La résultante de la donnée d'eau basse s'est trouvée de 43·57, et on a pu contrôler plus loin encore cette résultante au moyen de comparaisons faites avec le point zéro d'une échelle de marée clouée aux flancs de l'un des quais, que l'on disait être au même niveau que celui qui a servi alors qu'on était à faire le relevé du port. Le niveau de zéro de cette échelle de marée est de 43·78, ce qui est presque d'accord avec le premier de 43·57; mais tout indique que c'est ici plutôt qu'à la jetée de Negro-Point que s'est fait le tassement. La donnée fournie par cette jetée nous donne probablement le niveau de l'eau basse à l'époque des grandes marées, tel qu'alors établi, d'une façon aussi exacte que les constructeurs puissent nous le donner; et l'on peut s'en servir pour les comparaisons à faire avec les constatations récentes. Les observations de marées démontrent que le niveau actuel de l'eau basse à l'époque des grandes marées est au-dessous de

cela. Les incertitudes qu'offrent des constatations de ce genre disparaîtront à l'avenir par la détermination faite d'un point de repère fixe auquel la série des niveaux qu'on obtient actuellement peut se rattacher.

La comparaison faite des plans de repère anciens et nouveaux se trouve consignée dans la liste qui suit. On y voit également les niveaux obtenus et résultant de l'analyse de deux années entières de pointages de la marée, d'avril 1894 à mai 1896. Ces pointages ont été réduits avec soin à un plan de repère uniforme par la méthode dont je viens de parler, et l'analyse même a été faite par M. E. Roberts, F. R. A. S., du bureau de l'*Almanach nautique*, à Londres. Les niveaux sont donnés par ordre de hauteurs; les élévations se rattachent à un point de repère situé à 100·00 pieds au-dessous du point fixe de repère du service d'observation des marées, découpé dans la maçonnerie de fondation de granit de l'hôtel des douanes; on y trouve aussi la hauteur en pieds au-dessous de la donnée du service des marées.

SAINT-JEAN, N.-B.—NIVEAUX DE MARÉE ET PLANS DE REPÈRE.	Hauteur par rapport au point fixe de repère.	Hauteur au-dessus de la donnée du service des marées.
	Pieds.	Pieds.
Point fixe de repère à l'hôtel des douanes, décrit plus haut..............	100 00	55·60
Gnomon ou point zéro du marégraphe à découvert, depuis juin 1896....	79·94	35·54
Eau la plus haute aux grandes marées d'octobre et novembre 1896. Probablement le niveau des plus hautes marées astronomiques possibles, sauf les pertubations dues à une tempête.....................	73.10	28·70
Niveau moyen de l'océan d'après l'analyse harmonique de pointages continus de deux ans de durée. Résultat de l'année 1894-1875=58·355; résultat de l'année 1895-1896=58·347; résultat moyen.....	58·35	13·95
Niveau de l'eau basse établi à la jetée de Negro-Point et expliqué plus haut.................................. (C'est là peut-être le niveau d'eau basse, auquel ont été réduits, lors du relevé de 1887, les sondages de l'entrée du port, ainsi que l'indique la carte.)	46·34	1·94
Niveau de l'eau basse aux grandes marées établi par le relevé originaire du port fait par l'Amirauté, sous la direction du capitaine W. F. W. Owen, de la marine anglaise, en 1844............................	Inconnu.	
Plan harmonique de marée, ou point de repère de l'eau basse au-dessous du niveau moyen de l'océan, donné par la somme des constantes harmoniques $M^2+S^2+K^1+O$. Somme de ces constantes pour 1894-1895=12·560; pour l'année 1895-96=12·497 Valeur moyenne=12·529. Niveau résultant du plan de la marée..................	45·82	1·42
Donnée des Travaux publics, adoptée par ce ministère en 1896 pour ses constructions, basée sur analyse harmonique du seul mois d'octobre 1895..	45·66	1·26
Donnée du service des observations de marée, a 55·60 pieds au-dessous du point fixe de repère. C'est de cette année qu'on compute la hauteur de la marée dans les tableaux de marée pour le port de Saint-Jean..	46·40	0·00

Le plan de repère sur lequel est mesurée la hauteur de la marée dans les tableaux de marée, devrait autant que possible être placé assez bas pour que peu de marées ne puissent tomber au-dessous; ceci aurait en effet pour résultat de mettre dans les tableaux des quantités négatives quand l'écart de la marée est aussi grand qu'à Saint-Jean, et où il y a en conséquence tant de variations dans le niveau de la marée basse à l'époque des grandes marées, il est difficile d'adopter une donnée d'eau basse qui d'un côté serait placée assez bas pour éviter ces quantités négatives, sans d'un autre côté en placer trop au-dessous le niveau probable de l'eau basse auquel les sondages sur la carte du port ont été originairement réduits. Si la donnée d'eau

basse se trouve ainsi trop basse, elle fait paraître que la hauteur de la marée donne sur les battures et les bancs une plus grande profondeur d'eau qu'il n'en existe réellement. La donnée établie par ce service, comme je viens de l'expliquer, est encore au-dessus du point extrême de l'eau basse. Au cours de l'année 1895, six marées ont atteint ce point ou sont tombées plus bas. De même dans les tableaux de marée calculés pour 1898, il y a sur les vingt-cinq marées de printemps de l'année sept marées où l'eau basse atteint cette donnée ou tombe au-dessous ; les marées les plus basses tombant jusqu'à $\frac{4}{10}$ à $\frac{6}{10}$ de pieds au-dessous. En somme, cette donnée se trouve donc établie à un point aussi avantageux que possible pour servir de point de repère. Elle évite les deux difficultés dont il vient d'être question, surtout dans un port où la marée a un aussi grand écart.

Halifax, N.-E.—La donnée d'eau basse sur laquelle ont été réduits les sondages de la carte faite de ce port par l'amirauté a été inscrite par un point fixe de repère établi dans le chantier de marine, et la donnée d'eau basse est ainsi définie dans la carte : Les sondages sont réduits au niveau de l'eau basse aux grandes marées ordinaires, c'est-à-dire 16·08 pieds au-dessus d'un point fixe découpé près de l'angle sud-est du magasin de voilure dans l'arsenal de marine. Ce niveau a été transporté au marégraphe installé au quai de la marine et des pêcheries quand commencèrent les observations en septembre 1895, et les observations de marée faites depuis cette date ont toutes été réduites sur cette donnée.

Les tableaux de marée publiés jusqu'à ce jour sont cependant basés sur les anciens pointages de 1861 et 1862, et de 1851-1852, pour lesquels on avait adopté un plan de repère différent. Le plan de repère alors en usage a été établi à nouveau au moyen de comparaisons faites avec le niveau moyen de l'océan tel qu'établi définitivement par l'analyse des diverses observations actuelles. Nous en donnons ci-dessous les résultats ; on y trouvera aussi la hauteur du seuil de la cale sèche, ce qui permet de déterminer d'après la hauteur de la marée, comme le donnent les tableaux de marée, la profondeur de l'eau à l'entrée à aucune hauteur de marée.

La hauteur du niveau moyen de l'océan au-dessus de la donnée de l'amirauté a d'abord été obtenue en faisant la somme des ondulations horaires de la marée embrassant une période de 29 jours, ou mois lunaire, sur quatre mois dans les différents quartiers de l'année. Le résultat a été le suivant :—

			Pieds.
1895.	2-20 nov.	—Niveau moyen de l'océan au-dessus de la donnée de l'amirauté....	3·134
1896.	1-29 fév.	" " "	3·604
1896.	3-31 mai.	" " "	8·270
1896.	3-31 août.	" " "	3·472
		Moyenne pour 4 mois....................................	3·370

Il convient de noter que la donnée des ingénieurs royaux pour le relevé de l'artillerie, ainsi que celle de la côte pour Halifax, sont toutes deux différentes de la donnée de l'amirauté telle qu'ici déterminée.

HALIFAX, N.-E.—PLANS DE REPÈRE.	Au-dessus ou au-dessous de la donnée de l'amirauté.
	Pieds.
Point fixe de repère, plus haut décrit, qui enregistre la donnée de l'amirauté	16·08
Couronnement de la cale sèche	10·97
Niveau moyen de l'océan, d'après les analyses d'une année entière, d'octobre 1895 à novembre 1896; 3·371 au-dessus de la donnée de l'amirauté	3·37
Plan harmonique de la marée ou point d'eau basse à une distance au-dessus du niveau moyen de l'océan donné par les constantes harmoniques $M^2+S^2+K^1+O$. Somme de ces constantes d'après l'analyse d'une année entière comme ci-dessus = Niveau résultant du plan de marée. Donnée de l'amirauté	....
Donnée de l'amirauté, ou eau basse aux grandes marées ordinaires, qui a servi comme plan de repère pour les nouvelles observations de marées commencées en septembre 1895	0·00
Niveau de l'eau basse qui a servi comme plan de repère pour les relevés de marées en 1860-1861. Pour ces deux années les niveaux qui ont servi étaient respectivement à 3·829 et à 4·391 pieds au-dessous du niveau moyen de l'océan. Moyenne=4·110 ; soit au-dessous de la donnée l'amirauté	0·74
(Les tableaux de marée pour 1897-1898 sont rattachés à ce plan de repère.)	
Seuil de la cale sèche à Halifax. Niveau du seuil en granit de la cale sèche, au-dessous de la donnee de l'mairauté	28·49

De là il suit que pour trouver la profondeur de l'eau sur le seuil de la cale sèche, à aucune hauteur de marée, il faut ajouter 22·4 pieds au niveau de l'eau haute que donnent les tableaux de marée pour 1898.

Québec.—La donnée d'eau basse sur laquelle les sondages de la carte de l'amirauté se trouvent réduits a été inscrite au moyen d'un point fixe de repère qui existe encore ; et la donnée d'eau basse est consignée comme suit dans une note faite sur la carte du port de Québec :—" Les sondages sont réduits au niveau moyen de l'eau basse des grandes marées ordinaires; soit 28 pieds au dessous d'un point fixe de repère découpé dans la maçonnerie du côté est de la porte principale conduisant aux bureaux de la marine et des pêcheries." Le marégraphe de Québec a été construit en octobre 1893, à la cale sèche en maçonnerie du côté de Lévis ; et des niveaux constatés au moyen d'instruments ont été transportés de ce point fixe de repère de l'amirauté à la cale sèche par M. R. Steckel, du ministère des Travaux publics. Les niveaux ont été transmis d'une rive à l'autre au Cap-Rouge ; et un point fixe de repère a été découpé sur la cale sèche même, sur la surface de la maçonnerie de la seconde marche, du côté ouest, près de l'extrémité de terre. Ce point de repère est marqué LXXIV dans les séries numérales de M. Steckel. La hauteur des deux points de repère par rapport à sa donnée sont comme suit :—Point de repère de l'amirauté=27·039. Point de repère n° LXXIV=21·617. La hauteur du point de repère à la cale sèche, au-dessus de la donnée d'eau basse de l'amirauté, est donc de 22·58 pieds ; et ceci donne le moyen direct à la cale sèche même de réduire les niveaux de la marée aux données de l'amirauté. La hauteur réelle du niveau de l'eau pendant que la marée monte ou baisse s'obtient au moyen du galon d'acier fixé au flotteur du marégraphe à découvert ; et le niveau véritable du gnomon ou point zéro de ce marégraphe se détermine en le rapprochant du point de repère. La comparaison des pointages des marégraphes à découvert avec ceux des instruments automatiques permet d'inscrire la ligne de la donnée sur les feuilles où se trouvent tracées les courbes continuelles de la marée.

Il y a deux échelles en pieds qui sont découpées sur la maçonnerie de la cale sèche, l'une en dedans et l'autre en dehors de la porte d'écluse, lesquelles servent à démontrer la hauteur qu'il y a au-dessus du seuil en maçonnerie de la cale sèche. Quand on fait l'épreuve de ces échelles au moyen de niveaux exacts, on découvre

malheureusement qu'elles manquent de précision dans la constatation des hauteurs qu'elles indiquent, et les deux échelles sont en moyenne trop basses; c'est-à-dire que le niveau des zéros d'où part la graduation des échelles est d'un demi-pouce ou trois quarts de pouce au-dessous du seuil même de la cale sèche.

Le niveau des différents points dont il vient d'être question est donné dans le tableau qui suit, où il est réduit à la donnée originaire d'eau basse fournie par l'amirauté; et les résultats de l'analyse des pointages quant au niveau s'y trouvent aussi :

Québec.—Niveaux de marée et plans de repère.	Au-dessus ou au-dessous de la donnée de l'amirauté.
	Pieds.
Point fixe de repère à l'édifice de la marine et des pêcheries à Québec, où est inscrite la donnée de l'amirauté	28·00
Gnomon du marégraphe à découvert à la cale sèche de Lévis........	29·53
Couronnement de la cale sèche. Niveau moyen pris près de la porte d'écluse........	24·78
Point fixe de repère nº LXXIV sur la maçonnerie de la cale sèche, plus haut décrit.....	22·58
Niveau moyen de l'océan, d'après l'analyse des pointages continus durant les deux années s'écoulant de novembre 1893 à janvier 1896. Résultat pour l'année 1894=8·677 ; pour l'année 1895=8·529 ; moyenne, au-dessus de la donnée de l'amirauté........	8·60
Plan harmonique des marées, ou point extrême de l'eau basse à une distance au-dessous du niveau moyen de l'océan, fournie par la somme des constantes harmoniques $M^2 + S^2 + K^1 + O$........	....
Somme de ces constantes pour 1894= ; pour 1895= ; moyenne= Niveau résultant. Donnée de l'amirauté........	....
Donnée de l'amirauté, ou eau basse aux grandes marées ordinaires. A servi comme plan de repère pour les observations de marée ; et c'est d'après elle aussi qu'est computée la hauteur de la marée dans les tableaux de marée pour Québec........	0·00
Seuil de la cale sèche de Lévis. Les zéros des échelles gravées dans la maçonnerie en dedans et en dehors de la porte d'écluse ne correspondent pas exactement avec le niveau du seuil même. Niveau moyen des zéros des deux échelles et du seuil au-dessous de la donnée de l'amirauté........	7·75

D'où il suit que pour trouver la profondeur de l'eau sur le seuil de la cale sèche à aucune hauteur de marée, il faut ajouter 7·7 pieds à la hauteur de l'eau donnée par les tableaux de marée.

Les niveaux à la Pointe-au-Père et à la Pointe sud-ouest d'Anticosti sont rattachés à des points de repère découpés sur la surface du roc solide, au-dessus du point extrême d'eau haute, dans le voisinage des marégraphes. A l'île Saint-Paul et à la Pointe-Forteau, dans le détroit de Belle-Isle, la plaque métallique mise au sommet de la colonne de fer du dépléidoscope sert de point de repère. Dans tout les cas on compte l'élévation du point de repère à 100·00, et tous les niveaux se rapportant à la marée et le point zéro des marégraphes se rattachent à cette élévation. La hauteur véritable de la donnée d'eau basse et le niveau moyen de l'océan finiront par se déterminer ainsi d'après les observations des marées. Il importe aussi de définir l'écart de la marée à ces endroits, afin que s'en servant comme de postes de références pour d'autres endroits on puisse découvrir l'écart de la marée par des comparaisons faites au moyen d'un facteur quelconque. Ainsi la hauteur, de même que l'heure de la marée pourront se déterminer par le rapprochement avec les postes principaux.

Pour les observations l'été de 1896, on s'est servi des points suivants comme points de repère.

Carleton, P. Q.—Sommet du pilot se trouvant entre la côte sud du quai et le devant du hangar à marchandises. Zéro du marégraphe 15·51 pieds au-dessous du sommet de ce pilot.

Néguac, N.-B.—Point fixe de repère découpé dans le coin sud-est du phare à la Néguac inférieure. Zéro du marégraphe 9·37 pieds au-dessous de ce point de repère.

Cap Tormentine.—Boulon pris dans le rock, à la tête du quai du chemin de fer, à environ deux cents pieds au sud de la voie. Le zéro du marégraphe est à 12·80 pieds, et le zéro de l'échelle en bois accolée au quai est à 10·80 pieds de ce point de repère.

Charlottetown.—Sur l'édifice Peake Bros., coin des rues Water et Queen. Extremité nord de l'allège de fenêtre en pierre de sable, à la fenêtre de l'extrême nord de la façade de l'est. Le zéro du maregraphe est à 18·18 pieds, et le zéro de l'échelle placée au quai est à 16·18 pieds au-dessous de ce point fixe de repère.

Pictou.—Sur l'hôtel des douanes ; extrémité ouest du seuil de porte en pierre de sable du côté sud de l'édifice. Le zèro du marégraphe est à 19·84 pieds et le zéro de l'échelle placée au quai est à 18·84 pieds au-dessous de ce point de repère.

Souris, I. P.-E.—Trou circulaire creusé dans la pierre rouge et marqué B.M. a environ 90 verges de l'extrémité de terre du quai Knight. Le zéro du marégraphe au-dessus de ce point de repère était à 8·00 pieds avant le 16 juillet, et il est à six pieds depuis cette date au-dessous de cette marque.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur.

W. BELL DAWSON,
Préposé aux observations de la marée.

ANNEXE N° 4.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.

TORONTO, 17 septembre 1897.

Au major F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le vingt-sixième rapport annuel du service météorologique du Canada, pour l'exercice compris entre le 1er juillet 1896 et le 30 juin 1897, avec les annexes A et B, étant les rapports des observatoires de Québec et de Saint-Jean, ainsi que le rapport de l'observatoire magnétique de Toronto pour le même espace de temps.

Le 30 juin il y avait 149 personnes rémunérées pour des fonctions qu'elles remplissent dans le service météorologique. Quelques-unes de ces personnes reçoivent un salaire moyennant lequel elles consacrent tout leur temps aux travaux de ce service; d'autres ne sont payées que pour des fonctions qui n'absorbent qu'une partie de chaque jour; il en est d'autres aussi qui ne sont payées que pour arborer les signaux de tempête.

Il y a dans le Dominion 229 personnes prenant des observations météorologiques en volontaires; les instruments pour cette fin sont fournis par ce bureau; il y en a 117 à Ontario, la plupart des autres sont au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et à la Colombie anglaise; dans la province de Québec et dans les provinces maritimes il ne se fait que très peu d'observations par des volontaires.

Les postes suivants d'observation ont été ajoutés à ceux existants lors de mon dernier rapport.

Colombie-Britannique.

Classe II.—
- Clayoquot, île Vancouver .... F. Jacobsen.
- Cap Scott, île Vancouver .... N. C. Nelson.

Class III.—
- Lac McCoy, île Vancouver .... Wright Perritt.
- Hozleton, rivière Skeena .... R. S. Sargent.
- Hatzic, New-Westminster .... O. St. V. Ross.

Territoires du Nord-Ouest.

Classe II.—
- Knee Hill, Alberta .... G. Barclay Bruce.
- Ile Hershell, océan Arctique .... G. B. Leavitt.
- Saskatoon, Saskatchewan .... George Will.
- Lac Croche, Assiniboïa .... H. Richardson.

Manitoba.

Classe III.—
- Deloraine, Selkirk .... Thomas Dandle.
- Souris, Selkirk .... James A. Moffat.

Ontario.

Classe II.—
Windsor, Essex.......................................Rév. Thos. B. Smith.
Tilsonburg, Norfolk.......................................Charles Phillips.
Chapleau, Algoma.......................................J. G. Mulligan.
Kinmount, Victoria.......................................C. E. Cole.
Ridgetown, Elgin.......................................Thos. Scane, A.T.P.
Classe III.—
Elgin, Leeds.......................................P. W. Brown.
Smith's Falls, Leeds.......................................G. W. Dunham.
Baie Providence, Ile Manitouline.......................................R. F. Ogle.

Québec.

Classe II.—
Abitibi, Lac Abitibi.......................................Robert Armit.
Classe III.—
Percé, Gaspé.......................................J. X. Lavoie.

Nouvelle-Ecosse.

Classe II.—
Parrsboro, Cumberland.......................................W. H. Magee.

Nouveau-Brunswick.

Classe II.—
Gagetown, Queen's.......................................Mlle M. L. Peters.
Sackville, Westmoreland.......................................W. W. Andrews.
Les postes suivants ont cessé d'envoyer des rapports :—
Colombie anglaise.—Classe II., Canobie, Ile Vancouver, par suite de la maladie persistante du lieut-col. G. H. Elliott.
Ontario.—Classe II., Thorold............Z. W. Durkee, démissionnaire.
" " " Thedford............James Bissell, "
" " " Chatham............R. C. Burt, "
" " " Minden......M. Brown, instruments transportés à Kinmount.
Ontario.—Classe II., Burk's Falls.......George Whelpton, démissionnaire.
" " III., Denbigh.......James Lane, démissionnaire après 14 ans de travail diligent et attentif.
Nouvelle-Ecosse.—Classe II., New-Glasgow........A. M. Frazer, démissionnaire ; instruments transportés à Parrsboro.

En général les observateurs ont fait leurs rapports avec une régularité et une promptitude recommandables, et il résulte des informations résumées fournies par un grand nombre d'entre eux en sus de la routine régulière des observations quotidiennes, une apparente augmentation dans l'intérêt que portent ces observateurs à leur travail. Il convient de faire une exception pour les postes établis sur le chemin de fer canadien du Pacifique, les changements fréquents que la compagnie fait subir à son personnel exigeraient un surplus d'instruction et d'inspection supérieur de beaucoup à ce qu'il faut à d'autres postes pour un travail identique.

Les commissariats de l'agriculture dans l'Ontario, le Manitoba et la Colombie anglaise continuent de se rendre à l'importance des données météorologiques exactes pour les statistiques des récoltes, la superficie des terres en culture, etc., et les observateurs de ces provinces contiruent de porter un intérêt additionnel à l'accomplissement de leurs fonctions à cet égard.

Bureau Central.

Comme nombre, le personnel du bureau central reste ce qu'il était à la date de mon dernier rapport, le seul changement qu'il y ait eu a été l'avancement donné à M.

F. N. Denison, promu à la position de sous-préposé aux pronostics. Il a été fait de grand efforts pour mettre à jour la publication des revues mensuelles de la température et des rapports annuels du bureau, deux publications se trouvant depuis des années déplorablement en arrière. Nos efforts ont été couronnés d'un succès complet quant à la première de ces publications, et nous avons réussi en partie quant à la seconde. Pour l'avenir, il est question de remettre à l'imprimeur de la reine, le 26 de chaqne mois, la copie de chaque revue pour le mois précédent, et de voir que la livraison, outre la description de la température du mois, contienne en plus de courts articles sur la climatologie des différentes parties du Canada. Le manuscrit du rapport annuel de 1895 a été remis à l'imprimeur le 12 décembre 1896, et celui de 1896 est maintenant prêt à envoyer, et la publication des rapports des années 1891-94, inclusivement, ont marché concurremment avec ceux de 1897 et 1898, qui tous deux seront, nous l'espérons, imprimés aussitôt que possible après la fin de chaque année. Comme durant les deux années précédentes, il a été publié un tableau mensuel indiquant les conditions météorologiques du Canada. Ce tableau contient des notes sur la pousse des feuilles et sur la floraison des arbres et des arbrisseaux, sur l'état des récoltes, etc. Le public en général s'intéresse beaucoup à ces tableaux, et les observateurs volontaires y trouvent un stimulant pour leurs travaux. La division des statistiques du bureau, en sus de la préparation des matériaux des revues et des rapports courants et arriérés, a dû fournir de nombreuses informations météorologiques au chef de service des observations sur les marées, et aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, et à divers particuliers parties à des procès. Cette dernière catégorie d'information a été mise en compte au désir d'un ordre en conseil du 28 février 1894.

L'ouvrage de la division des pronostics continue à augmenter. Un nouveau poste de signaux de tempête a été créé à la Grande-Rivière, P.Q. Il y a maintenant au Canada soixante-sept postes de signaux qu'on arbore dès qu'on prévoit une bourrasque; il y en a trente-deux sur les grands lacs, trente-cinq dans le golfe et les provinces maritimes. En août dernier a été commencée la publication d'une feuille quotidienne indiquant la température. Cette feuille contient les renseignements recueillis des observations météorologiques prises tous les jours à 8 heures du matin (heure du 75ᵉ méridien) à 30 stations canadiennes et à 53 stations des Etats-Unis, On y trouve la location des zones de haute pression et des centres d'origine de tempêtes, le maximum et le minimum de température des 24 heures écoulées, la direction et la vélocité du vent à l'heure de l'observation faite, un sommaire des variations et des changements pronostiqués, ainsi que les prévisions quotidiennes s'étendant aussi loin que l'officier préposé le juge utile. Cette feuille est affichée à Toronto à la Chambre de commerce, au bureau du maître du havre, à quelques endroits où vont les marins, et distribuée aux gens d'affaires et aux journaux qui s'engagent à l'afficher de façon à la faire voir du public. On l'envoie aussi à quelques-unes des écoles publiques, où nous croyons que la connaissance des phénomènes météorologiques ne saurait manquer d'être très utile à la somme de connaissances à donner à la génération qui grandit. Quelques particuliers recoivent aussi cette feuille moyennant $4.00 par année. Cette feuille est très appréciée, et il est probable que la consultation en soit très profitable par la confiance qu'aura le public dans les pronostics basés sur un système scientifique mis à sa portée; et, ce, bien que peu de personnes puissent devenir aussi expertes dans la déduction des résultats que le préposé aux pronostics du bureau central. Comme dans les années passées les pronostics ordinaires de chaque jour ont été publiés régulièrement chaque soir a onze heures et télégraphiés à la plupart des journaux quotidiens et à tous les bureaux de télégraphe situés à l'est de qu'Appelle, Assiniboïa. Dans ces bureaux, ces rapports sont affichés sur des blancs spéciaux mis dans un cadre fourni par le bureau météorologique. Jusqu'à il y a trois ans le pronostic du soir était réellement le seul publié, mais depuis lors on a distribué de plus en plus généralement dans toute l'étendue du Dominion un second rapport fait à 10 heures du matin. En cela on s'est efforcé de le rendre utile surtout aux marins, et il y a maintenant environ trente-trois ports des provinces maritimes, où ces rapports sont adressés par télégraphe de même qu'à tous les principaux ports des grands lacs. Dans la plupart des cas ce sont les maîtres du havre des différents

endroits qui s'en occupent et qui les affichent. L'estime dans lequel on tient ce bulletin est démontré par les notes suivantes cueillies dans le grand nombre d'accusés de réception que j'ai reçus en réponse a une lettre circulaire que j'avais adressée aux maîtres de havres en décembre dernier, et dans lequelle je m'informais de l'heure à laquelle ces bulletins étaient affichés, etc.

Halifax, N.-E.—Le gardien du port, un capitaine au long cours dont le bureau est attenant à celui du maître du havre, dit que les marins portent plus d'attention qu'on ne pense aux avertissements des tempêtes, seulement ils n'en parlent pas.

Yarmouth, N.-E.—Oui; nous le recevons entre midi et une heure et il est affiché en dehors du bureau des remorqueurs chaque jour; il est consulté chaque jour par les pêcheurs et les petits caboteurs, et on le considère comme une autorité en fait de pronostics de la température.

Port Morien, N.E.—Le bulletin publié par notre bureau à 10.30 heures a été affiché régulièrement, et je dois dire que les pêcheurs le suivent et le trouvent correct chaque fois.

Lunenburg, N.-E.—Je sais que nos propres vaisseaux en partance pour les Indes Occidentales ont retardé leur départ et sont restés au port quand votre rapport indiquait une tempête ou une forte bourrasque. De nombreux vaisseaux pêcheurs ont également été sauvés de la même manière, et comme je l'ai dit déjà, ces rapports rendent de grands services aux marins.

Poulamond, N.-E.—Il rend de grands services aux marins.

Liscomb, N.-E.—Le bulletin a été régulièrement affiché dans la fenêtre du bureau de poste, et je n'hésite pas à dire que c'est un bienfait pour les marins et pour les pêcheurs, qui l'apprécient tous également.

Arichat, N.-E.—Ils sont affichés dans un endroit apparent, et, tout en étant incapable d'affirmer qu'ils aient évité aucun sinistre durant l'année passée, je puis assurément dire que beaucoup de pêcheurs et de capitaines de voiliers les ont lus et examinés, et qu'ils viennent ici pour cette fin.

Georgetown, I.P.-E.—Le bulletin de température du matin a été affiché régulièrement durant l'année passée, et je suis heureux de vous dire que chaque jour les patrons de bateaux pêcheurs et autres, et aussi beaucoup de gens de terre, les recherchent ardemment. L'exactitude des pronostics fait le sujet de nombreuses conversations et de commentaires favorables. Je considère ces rapports comme inappréciables, et le manque s'en ferait vivement sentir s'ils venaient à disparaître.

Summerside, I.P.-E.—Quand les capitaines veulent consulter le bulletin ils sont obligés de courir après; tous nos marins se plaignent de ne pas avoir d'avertisseur des tempêtes comme à d'autres ports du Dominion. Cet avertisseur est ce qu'il nous faut pour ce port.

Annandale, I.P.-E.—Les marins et les pêcheurs et le public en général apprécient beaucoup le bulletin, et nous espérons qu'on nous fera la faveur de le continuer l'an prochain.

Wood-Island.—Ils constituent un grand bienfait pour les pêcheurs de cette côte ainsi que pour les marins, et j'ai connaissance de vaisseaux et de bateaux pêcheurs qui sont restés au port par suite d'avertissements qui s'y trouvaient. J'espère que vous nous en continuerez l'envoi à l'ouverture de la navigation.

Campbellton, I.P.-E.—Le bulletin est hautement prisé par les capitaines de goélettes et de bateaux, qui les consultent souvent avant de prendre la mer.

Grand-Manan, N.-B.—Les bulletins sont promptement affichés aussitôt que reçus, et les pêcheurs leur attribuent une grande valeur à cette époque de l'année (décembre), bien que j'ignore aucun cas particulier où les bulletins les ait empêchés de se faire surprendre au large. Les bateaux sont maintenant tous occupés à la pêche près de la côte, et n'ont pas besoin d'aller au large. Ils surveillent le rapport de la température plutôt pour le degré du froid, attendu qu'ils font surtout commerce de poisson gelé ; et ils font dépendre considérablement leurs opérations des rapports quotidiens."

Port-Arthur, Ont.—" Les probabilités (*probs.*) " ont été régulièrement reçues et affichés dans ce port. Pendant la saison elles paraissent intéresser vivement tout le monde, navigateurs, gens de remorqueurs, pêcheurs et cultivateurs; enfin tout le monde les consulte chaque jour. A l'heure où nous les recevons on nous tient occupés à répondre aux demandes par téléphone que nous adressent marins, dames et autres personnes qui désirent arranger leur journée d'avance d'une manière satisfaisante. Les probabilités expédiées à cet endroit se sont vérifiées d'une façon remarquable, et on les considère maintenant comme devant avoir des réalisations presque assurées.

Owen Sound, Ont.—" Le bulletin de température du matin a été affiché régulièrement jusqu'au 14 courant dans la meilleure position possible, à la porte de mon bureau ; au centre même du port. Bien que nous ne puissions pas nous rappeler que des vaisseaux en aient été induits à arrêter leur marche, nous ne doutons pas qu'il n'en soit ainsi, attendu que les petits vaisseaux et les remorqueurs qui passent par ici le consultent régulièrement."

Sarnia, Ont.—" Le bulletin de la température du matin que votre bureau m'a expédié a été affiché avec régularité à mon bureau durant cette saison. On le recherche avec intérêt, et je crois qu'on le trouve d'une grande utilité. Très souvent les capitaines de vaisseaux et les expéditeurs d'autres parties de la ville ou qui se trouvent le long de la rivière me demandent par téléphone quel est la portée du rapport du jour; et j'ai remarqué que souvent les capitaines de petits vaisseaux côtiers en partance ont retardé leur départ jusqu'à l'arrivée du rapport du matin. Une petite goélette de Southampton est restée au port à raison du rapport, et le capitaine m'a dit subséquemment que, s'il avait été surpris par le temps qui avait suivi le pronostic, dans la course qu'il entendait suivre, il aurait tout probablement été jeté à la côte près de la rivière au Sable. Je connais un autre cas où une goélette, la *Dauntless*, je crois, est sortie un matin, et a dû se hâter de revenir à la rivière deux heures après, après avoir perdu ses voiles de hune dans un coup de vent du nord, et subi des avaries pour $80. Le capitaine m'a dit qu'il avait songé à attendre le rapport avant de partir, ce qui l'aurait fait rester au port et lui aurait épargné la perte de partie de son grément."

Hamilton, Ont.—" Le bulletin de la température a été affiché avec régularité durant la saison de navigation ; et il a indubitablement servi d'avertissement à nombre de vaisseaux, qu'il a empêchés de partir. Nous recevons la feuille quotidienne de la température, mais je crois qu'il conviendrait de nous la faire parvenir avant six heures du soir.

Comme pour plusieurs années passées, durant les mois d'été, de juin à septembre inclusivement, un pronostic spécial a été fait pour le bénéfice des agriculteurs, et disséminé par des disques indicateurs déployés sur le wagon à bagages des convois de chemin de fer, ce qui permet aux pronostics d'atteindre des districts éloignés des bureaux de télégraphe. Des avertissements de tempêtes de neige pouvant arrêter les trains ont, comme par le passé, été fournis aux chemins de fer durant les mois d'hiver, et paraissent avoir été bien prisés. Le nombre de renseignements spéciaux demandés par télégraphe et par téléphone de la part des marins, et des expéditeurs d'objets périssables, continuent à augmenter, et l'efficacité de cette partie de notre service a pris une importance additionnelle par l'entreprise que nous avons

faite de fournir des renseignements très complets aux agents du service météorologique à Port-Arthur, au Saut-Sainte-Marie, à Saint-Jean et à Halifax, qui fournissent les renseignements requis à ceux qui les demandent, quand la chose est possible.

En août 1896, afin que ce service pût prendre part au plan international d'observation des nuages qui s'élaborait dans presque tous les pays civilisés, suivant la recommandation de la commission internationale de météorologie, deux postes d'observations, l'un sur le toit de l'école des sciences à Toronto et l'autre sur le marché Saint-André, séparés par une distance de 1552·4 mètres, soit 1697·7 verges, ont été pourvus des instruments nécessaires à cette fin et réunis par ligne téléphonique. Chaque fois que la chose a été possible on a fait des observations deux fois par jour, et on en a obtenu une série des plus instructive, qui, jointe aux observations faites dans d'autres parties de ce continent et du mode entier, vont probablement être de grande valeur dans les études à faire de la dynamique de la haute atmosphère. Plusieurs météorologistes adjoints à d'autres services que le nôtre nous ont récemment fait des compliments de la perfection de nos appareils et de notre installation pour les observations des nuages. Il est question de continuer ce travail jusqu'au 30 novembre prochain.

A une conférence de météorologie tenue à Paris en septembre 1896, la résolution suivante a été adoptée :—

" Il est à désirer qu'à un poste au moins dans chaque pays on emploie simultanément avec l'écran théomométrique ordinaire d'autres appareils tels que l'écran de Stevenson ou l'écran français, et dans tous les cas le thermomètre aspirateur du docteur Assmann, grand format et modèle actuel (Fuess 1896). On devrait continuer les comparaisons pendant au moins deux années, et s'il était impossible de publier les observations *in extenso*, il faudrait donner les quantités moyennes et extrêmes pour chaque mois."

Conformément à cela, on a placé un écran de modèle anglais à côté de celui dont on se sert ordinairement à l'observatoire de Toronto, et il est question d'en installer sous peu un autre modèle français, et de continuer les observations suivant les termes de la résolution.

Il y a environ un an a été entreprise l'étude des *seiches* ou pseudo-marées des grands lacs et des rapports existants entre les changements atmosphériques et les ondulations des lacs. On croyait alors que laissant même de côté la valeur scientifique de ce travail, l'étude faite pourrait être très utile au travail des pronostics. Ce travail a été fait par M. Denison, qui avec un zèle recommandable et vraiment laborieux a imaginé un barographe qui enregistre les changements les plus légers dans la pression, et qui placé à l'embouchure de la rivière Humber, près de Toronto, enregistre les résultats sur la même feuille de papier où sont consignées par une éprouvette de fabrication spéciale les fluctuations du niveau de l'eau. Cet examen va probablement jeter de la lumière sur le sens des ondulations secondaires qu'on observe sur toutes les courbes que suit le courant de la marée, et qui ont déjà fait le sujet de commentaires très intéressants de savants observateurs du pays et de l'étranger.

Afin de faciliter les recherches d'observateurs de l'étranger qui visitent Toronto, des spécimens de tous nos instruments de météorologie ont été réunis ensemble et placés dans une de nos plus grandes pièces sur une table spécialement faite pour les recevoir. Nous sommes ainsi, avec une somme minimum de travail et de temps, en état de donner des informations aux observateurs volontaires et aux personnes qui portent intérêt à ce service et qui viennent fréquemment au bureau central.

Autorisé par le ministre à assister à une conférence tenue à Paris, en France, pour l'examen des questions ayant trait à la météorologie et au magnétisme, je suis parti pour l'Europe le 3 septembre, et ai assisté à la séance d'ouverture le 17 septembre. Cette conférence a eu un succès merveilleux et a réuni des représentants d'Autriche, de Belgique, de Bulgarie, du Danemark, de la Finlande, de France, d'Anglerre, du Canada, de Queensland, d'Australie, de Tasmanie, de divers Etats d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas, de Norvège, de Suède, de Roumanie, de Russie, de Suisse, des Etats-Unis et du Mexique. Bien que dans presque tous les cas les différents pays fussent représentés par les directeurs des services météorologiques

de l'Etat, un grand nombre d'observatoires et de sociétés de météorologie y étaient également représentés. La conférence a eu des séances tous les jours d'une semaine entière. On y a examiné avec soin les diverses questions se rapportant à la météorologie et au magnétisme terrestre dont la discussion était à l'ordre du jour, et l'on s'attend à voir résulter de là une uniformité plus complète de méthode et une coopération plus cordiale dans les recherches météorologiques. Les établissements scientifiques et les savants de Paris ont mis tout en œuvre pour recevoir les visiteurs, et le ministre de l'instruction publique, parlant à un déjeuner offert aux membres de la conférence au premier étage de la Tour Eiffel, leur a adressé la bienvenue en France, et a parlé des grands bienfaits que produit la science des pronostics de la température à la classe agricole et à l'industrie des expéditions. Pendant mon séjour à Paris j'ai visité les différents observatoires ainsi que les ateliers de messieurs Richard et Frères, fabricants d'instruments de météorologie, et j'y ai recueilli des renseignements qui me seront d'un grand secours pour les achats que j'aurai à faire pour ce service. A mon retour en Angleterre j'ai passé plusieurs jours à visiter les observatoires de Greenwich et de Kew, et aussi le bureau météorologique de Londres; et à chacun de ces endroits j'ai été l'objet de politesses pleines d'égards et l'on m'a donné toutes les occasions possibles d'étudier les procédés qu'on y emploie; j'y ai par suite appris une foule de choses qui me seront utiles dans mes travaux d'observations.

Les tableaux suivants I et II indiquent la proportion a tant pour cent des réalisations des avertissements qui se sont réalisés.

TABLEAU I.

Le tableau suivant indique le nombre des avertissements qui ont été distribués et la proportion de ceux qui se sont réalisés:—

—	Nombre total d'avis.	Nombre d'avis qui se sont réalisés.	Proportion pour 100.
1877	743	510	68·6
1878	860	673	78·3
1879	712	591	83·0
1880	889	736	82·8
1881	854	727	85·1
1882	841	658	78·2
1883	1,085	858	79·1
1884	798	663	83·2
1885	830	741	89·3
1886	906	799	88·2
1887	1,093	972	88·9
1888	897	758	84·5
1889	1,126	926	81·3
1890	1,199	987	82·3
1891	1,017	826	81·2
1892	1,161	888	80·7
1893	1,317	1,118	84·9
1894	1,333	1,149	86·2
1895	1,307	1,168	89·4
1896	1,181	1,015	85·9
1897, six mois du 1er janvier au 30 juin	339	296	87·3

TABLEAU II.—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—Nombre de prévisions données en proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois, de juillet 1896 à juin 1897, inclusivement:—

Mois.	Manitoba.					Lac Supérieur.					Baie Georgienne.					Lacs inférieurs.					Vallée de l'Ottawa.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1896.																									
Juillet	82	59	11	12	78·7	...	...	...	...	...	126	98	17	11	84·5	128	100	22	6	86·7	116	96	13	7	88·4
Août	90	70	13	7	85·0	...	...	...	...	...	120	97	14	9	86·7	119	101	16	2	91·6	100	79	13	8	85·5
Septembre	94	72	13	9	83·5	...	...	...	...	...	122	91	22	9	83·6	121	88	21	12	81·4	111	81	19	11	81·5
Octobre	89	71	9	9	84·8	...	...	...	...	...	122	91	22	9	83·6	123	98	16	9	86·2	103	84	14	5	88·3
Novembre	83	62	11	10	81·3	...	...	...	...	...	107	64	29	14	73·4	113	68	27	18	72·1	93	63	15	15	75·8
Décembre	90	77	6	7	88·9	...	...	...	...	...	115	82	21	12	80·4	119	94	19	6	87·0	101	84	7	10	86·6
1897.																									
Janvier	81	58	16	7	81·5	...	...	...	...	...	98	73	17	8	83·2	100	72	18	10	81·0	90	66	13	11	80·6
Février	70	50	11	9	79·3	...	...	...	...	...	98	63	23	12	76·0	101	65	29	7	78·7	90	70	11	9	83·9
Mars	81	60	11	10	80·9	...	...	...	...	...	94	58	19	17	71·8	98	59	18	21	69·4	89	60	15	14	75·8
Avril	91	67	17	7	83·0	...	...	...	...	...	123	95	20	8	85·4	122	99	16	7	87·7	93	75	11	7	86·6
Mai	85	66	12	7	84·7	...	...	...	...	...	117	84	18	15	79·5	117	86	19	12	81·6	102	75	13	14	79·9
Juin	83	51	24	8	75·9	98	69	17	12	79·1	116	75	25	16	75·4	115	78	25	12	78·7	106	75	9	22	75·0
Totaux	1,019	763	154	102	82·4	98	69	17	12	79·1	1,358	971	247	140	80·6	1,376	1,008	246	122	82·2	1,194	908	153	133	82·5

TABLEAU II.—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—Nombre de prévisions et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, etc.—*Suite.*

Mois.	Vallée du haut Saint-Laurent.					Vallée du bas Saint-Laurent.					Golfe.					Provinces maritimes.					Total.				
	Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.				Nombre des prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1896.																									
Juillet	116	97	14	5	89·7	111	83	15	13	81·5	110	79	20	11	80·9	118	87	21	10	82·6	907	699	133	75	84·4
Août	100	83	12	5	89·0	100	86	5	9	88·5	101	84	13	4	89·6	103	83	19	1	89·8	833	683	105	45	88·3
Septembre	113	86	16	11	83·2	106	76	18	12	80·2	108	87	15	6	87·5	114	77	30	7	80·7	889	658	154	77	82·7
Octobre	101	82	13	6	87·6	100	75	11	14	80·5	106	73	20	13	78·3	113	80	19	14	79·2	857	654	124	79	83·4
Novembre	95	64	20	11	77·9	96	71	17	8	82·8	94	70	14	10	82·0	112	69	37	6	78·1	793	531	170	92	77·7
Décembre	102	79	13	10	83·8	110	84	19	7	85·0	113	89	18	6	86·7	126	89	30	7	82·5	876	678	133	65	85·0
1897.																									
Janvier	89	66	14	9	82·0	85	75	5	5	91·2	91	77	10	4	90·1	109	88	16	5	88·1	743	575	109	59	84·7
Février	89	64	19	6	82·5	80	61	12	7	83·8	83	62	11	10	81·3	97	60	25	12	74·7	708	495	141	72	79·9
Mars	89	58	16	15	74·2	84	64	8	12	80·9	90	73	7	10	85·0	108	77	18	13	79·6	733	509	112	112	77·1
Avril	97	75	18	4	80·6	101	77	16	8	84·1	101	72	23	6	82·7	113	77	23	13	78·3	841	637	144	60	84·3
Mai	100	68	23	9	79·5	100	60	17	23	68·5	107	66	24	17	72·9	114	73	25	16	75·0	842	578	151	113	77·6
Juin	109	69	21	19	72·9	101	63	21	17	72·8	102	66	23	13	76·0	111	80	20	11	81·1	941	626	185	130	76·4
Totaux	1,200	891	199	110	82·5	1,174	875	164	135	81·5	1,206	898	198	110	82·7	1,338	960	283	115	80·8	9,963	7,323	1,661	979	81·8

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE DES ÉTATS-UNIS.

Le directeur du service analogue au nôtre aux Etats-Unis a continué avec nous l'échange des rapports, et je désire exprimer ici la vive appréciation que je fais de la courtoisie constante qui ont marqué tous nos rapports avec lui.

SERVICE HORAIRE.

Le mode d'accomplissement de ce travail et un tableau faisant voir la discordance qu'il y a entre les différents obvervatoires se trouve dans le rapport de l'observatoire magnétique.

Le rapport de l'observatoire de Québec est dans l'annexe A.

Celui de l'observatoire de Saint-Jean à l'annexe B.

BIBLIOTHÈQUE.

Durant l'année, 313 publications de tous genres sont parvenues à la bibliothèque; la plupart sont des revues ou des rapports annuels, trimestriels, mensuels-hebdomadaires ou quotidiens, provenant des principaux observatoires magnétiques, d'astronomie et de météorologie du monde entier. L'encombrement existant dans la bibliothèque a été supprimé en grande partie par l'addition de deux bibliothèques et de 160 pieds de rayons.

PUBLICATIONS.

Il nous est venu un grand nombre de demandes des Etats-Unis pour les publications de ce bureau, provenant en grande partie des régions de l'ouest. Il a été disséminé dans toutes les parties du monde 750 exemplaires de la " Revue Mensuelle de la Température " et un nombre égal du *Toronto General Meteorological Register*; il a été distribué à des personnes habitant le Canada et les Etats-Unis 550 exemplaires du " Bulletin Mensuel de la Température "; et 60 exemplaires du " Bulletin Quotidien de la Température " ont été affichés dans des endroits apparents de Toronto.

INSPECTEUR DES POSTES.

Durant le dernier exercice, il a été inspecté 64 postes, et il a été facile de voir combien il était nécessaire de faire des inspections fréquentes et soignées et de s'occuper de la justification des instruments. Le directeur du service a inspecté les postes suivants:—

Halifax, Saint-Jean, Frédéricton, Yarmouth, Sidney, Charlottetown, Montréal et Saint-Jean de Terre-Neuve. Les instruments qui avaient surtout besoin de justification à ces différents postes ont été les baromètres, qui mis en présence de baromètres étalons se sont trouvés inexacts. Ceci s'est surtout présenté à Saint-Jean de Terre-Neuve, à Yarmouth et à Charlottetown, où les erreurs étaient respectivement de —·03, +02, + 02. A Saint-Jean on a trouvé un nouvel emplacement pour l'instrument.

Les postes suivants ont été inspectés par M. B. C. Webber:—

North-Bay, Renfrew, Rockliffe, Warren, Sprucedale, Norwood, Lac au Canot, et Peterborough. A North-Bay et à Renfrew, on a jugé utile d'installer de nouveaux pluviomètres, ceux actuellement en usage étant devenus inexacts et hors de service. A Sprucedale l'abri du thermomètre avait été fait à deux pieds au-dessous de la hauteur réglementaire, et il reposait sur un banc, il était aussi en démence. A Norwood l'observateur a renoncé à continuer plus longtemps les observations, de sorte que les instruments ont été convenablement empaquetés et rapportés au magasin. On a installé un nouveau poste au Lac-du-Canot et l'on a enseigné à l'observateur la manipulation des instruments. A Peterborough, un changement d'observateur ayant eu lieu, on a appris au nouveau titulaire la manière de faire ses observa-

tions. Aux autres postes inspectés, les instruments ont été éprouvés et l'on y a fait les réparations usuelles.

Les postes suivants ont été inspectés par M. H. V. Payne. Aurora, Sharon, Georgina, Lindsay, Bobcaygeon, Lakefield, Peterboro', Port-Hope, Cobourg, Woodstock, Owen-Sound, Presqu'île, Trenton, Oshawa, Thorold, Port-Colborne, Port-Dalhousie, Dalhousie, N.-B., Grande-Rivière, Gaspé, Percé.

A Aurora, il a trouvé les instruments mal exposés et leur a trouvé un nouvel emplacement. A Sharon, il a enlevé les instruments, l'observateur ayant abandonné son service. A Georgina, il a éprouvé les thermomètres et a trouvé imparfait l'instrument à minima. A Lakefield, il fallait un nouvel abri pour les thermomètres. A Woodstock les instruments ont été éprouvés et justifiés à nouveau. A Port-Hope, l'instructeur a été instruit dans l'art de manipuler les instruments, qui ont aussi été convenablement installés. A Trenton on a choisi un autre site pour le mât des signaux. A Port-Colborne le mât des signaux a été trouvé en mauvais état et on a recherché un nouvel emplacement pour l'y placer. A Port-Dalhousie des instructions ont été données au sujet du mât de signaux, qui n'était pas convenablement assujéti, et avait besoin d'être peinturé. A Port-Dalhousie, en éprouvant les instruments, le thermomètre à minima s'est trouvé marquer trois degrés trop bas. A la Grande-Rivière il a été établi un poste de signaux de tempête, on y a érigé un mât et donné à l'agent de l'endroit des instructions sur ses devoirs. A Gaspé le mât a été mis en bon état et on a montré à l'agent la manière de se servir des instruments de météorologie.

Les postes suivants ont eu pour inspecteur William Menzies:—

White-River, Port-Arthur, Fort-William, Winnipeg, Fort-Osborne, Oak-Bank, Qu'Appelle, Indian-Head, Régina, Prince-Albert, Saskatoon, Henrietta, Battleford, Moose-Jaw, Swift-Current, Medicine-Hat, Calgary, Edmunton, Banff, Donald, Glacier-House, Lac-Griffin, Esquimaux et Kamloops.

A la Rivière-Blanche, on a enseigné à l'observateur qui venait d'être nommé la manière de faire les observations et de les enregistrer, et les instruments ont été transportés à son domicile. On a enseigné à l'observateur de Port-Arthur la manière de faire des observations au moyen de thermomètres secs et à réservoirs, on a comparé les instruments aux étalons et placé l'anémomètre dans un meilleur endroit. A Winnipeg on a examiné les instruments et l'on y a trouvé quelques inexactitudes, et l'observateur a reçu des instructions en conséquence. A Oak-Bank, on a enseigné à l'observateur à se servir des instruments. A Qu'Appelle on a nettoyé et réparé l'anémomètre et enseigné à l'observateur l'usage du code conventionnel pour une partie qu'il n'avait pas encore comprise. A Prince-Albert le baromètre coulait et le thermomètre marquait 1° 5 degré trop haut; les instruments ont été réglés et réparés. A Battleford le tube du baromètre était fendillé et on a remplacé l'ancien instrument par un autre. A Régina on a installé un nouvel anémomètre. A Swift-Current on a éprouvé et réglé les instruments et enseigné à l'observateur la manière de se servir convenablement des tableaux psychrométriques. A Medicine-Hat on a trouvé défectueux et remplacé par un autre le thermomètre ; on a aussi nettoyé et réglé le baromètre. A Calgary on a réglé l'anémographe qui ne fonctionnait pas bien, et il a été fait un examen complet de tous les instruments. Au Lac Griffin on a enseigné à l'observateur qui venait d'être chargé des instruments la manière de faire les observations. A Kamloops on a enseigné à l'observateur la manière de se servir des instruments, qu'on a aussi transportés à son domicile de celui de son prédécesseur où ils étaient restés, et il lui a été laissé des instructions complètes sur la manière de faire et d'enregistrer les observations. Aux autres postes, tous les instruments ont été examinés et réglés où il le fallait, et les observateurs ont reçu les instructions requises.

M. F. N. Denison a inspecté les postes suivants:—Orillia, Midland, Barrie, Collingwood, Bognor, Owen-Sound, Southampton, Mount-Forest, Durham, Port-Dover, DeCewsville, Port-Rowan, Tilsonburg, Port-Stanley, Ridgetown, Essex-Centre, Cottam, Windsor, l'Ile Pelée, Amherstburg, Chatham, Sarnia, Stratford et Brantford.

A Midland, il a été jugé nécessaire de faire subir au mât des signaux des réparations qu'on fît effectivement, et on inspecta un nouvel endroit pour y placer ce mât. A Owen-Sound le mât avait besoin d'être peinturé, et il fut jugé nécessaire de construire

un autre abri pour le thermomètre. A Southampton on installa un nouvel anémomètre, des instructions ont été données à l'agent des signaux de tempête, et on fit le nettoyage et la comparaison du baromètre avec un instrument type. A Durham, on a trouvé l'abri du thermomètre tout à fait hors de position, et on le ré-édifia conformément au règlement. A Port-Rowan on a trouvé enlevée la porte de l'abri du thermomètre, et l'abri subit les réparations requises. A Port-Stanley on a réglé l'anémomètre et éprouvé le baromètre. A Ridgetown on a donné des instructions à l'observateur sur la manière de se servir des instruments et sur les réparations à faire à l'abri du thermomètre. A Essex-Centre on a trouvé l'abri du thermomètre en mauvais état et le thermomètre inexact. A l'Ile Pelée on a réglé l'anémomètre et donné des instructions quant au soin qu'il fallait en prendre. A Sarnia le thermomètre était exposé sans écran et le pluviomètre avait subi des avaries; on a donné les instructions requises. A Brantford les instruments étaient déplorablement exposés, et on leur a choisi un nouvel emplacement. Aux autres postes inspectés, on a fait des réparations et donné des instructions où il le fallait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

TORONTO, 17 septembre 1897.

Au major F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport de cet observatoire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1897.

Les perturbations causées aux aimants par les courants des tramways électriques ont continué à augmenter, les tracés photographiques recueillis par l'instrument à force verticale sont aujourd'hui absolument sans valeur, mais ceux de l'instrument bifilaire et du déclinomètre, bien qu'ils soient moins parfaits, ne laissent pas que d'être encore serviables, et, pour les recherches usuelles, ils sont restés aussi utiles que jamais. Le changement le plus malheureux qui se soit opéré a été la mise en opération des tramways le dimanche, parce que les déterminations absolues ne sont plus alors possibles.

Les instruments photographiques, magnétiques et météorologiques ont fonctionné pendant toute l'année. On a fait toutes les heures des mesurages de toutes les courbes, à l'exception de celles de la force verticale; on en a tiré des résultats, et on en a pris des moyennes quotidiennes et de chaque heure. On a fait régulièrement à des intervalles dénommés des observations à vue pour contrôler les données automatiquement enregistrées, et la concordance en a été satisfaisante; toutes les horloges motrices des instruments ont marché avec régularité, sauf l'arrêt de l'horloge du thermographe le 26 août, causé par le serrement trop grand du levier d'arrêt.

On s'en est occupé, et depuis lors il n'est plus survenu d'arrêt. Le 5 décembre la corde de remontage de l'horloge du barographe a été remplacée par une neuve. On a fait pendant toute l'année des déterminations absolues des valeurs magnétiques. Le premier janvier les observations à vue de six heures du matin et de minuit ont dû être discontinuées, et l'on s'est depuis lors servi, pour préparer les moyennes mensuelles destinées aux rapports météorologiques, des données fournies par les courbes des tracés photographiques. Le 15 avril on a nettoyé le baromètre étalon

de l'observatoire. Le mercure et les cuvettes en étaient devenus bien sales. Pendant toute l'année on a obtenu les résultats les plus satisfaisants de l'indicateur du soleil, du pluviomètre automatique, et de l'anémographe. L'anémographe qui sert à déterminer les variations du vent à Toronto est depuis deux années installé à l'île, sur la tour de l'édifice du "Royal Canadian Yacht Club". Je regrette qu'il devienne nécessaire de transporter cet instrument ailleurs, vu que durant le prochain hiver il n'y aura pas de gardien demeurant dans l'édifice du club sur l'île. En juin on a peinturé une partie de la surface extérieure en bois de l'édifice de l'observatoire ainsi que le toit de la construction où se trouvent les bureaux; on a aussi blanchi quelques plafonds et tapissé certains murs où cette réparation était devenue absolument nécessaire. Les perturbations magnétiques les plus importantes ont eu lieu aux dates suivantes: en 1896, le 4 juillet, le 1er et le 6 août, le 18 septembre, l'aiguille cette fois a marché de 1° 33·7, le 12 octobre et le 6 novembre; en 1897, le 2 janvier, le 1er, le 2 et le 10 avril.

SERVICE HORAIRE.

Durant l'année qui s'est terminée le 30 juin 1897, il a été fait 94 observations du méridien avec la lunette méridienne pour obtenir l'heure exacte; on y a observé 309 étoiles fixes; on a aussi fait une observation solaire. La position des étoiles telle qu'indiquée par le "Berliner Yahrbuch" est celle qui nous a servi. L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages micrométriques faits sur le télescope collimateur, et par le renversement des étoiles. Cette erreur est restée pratiquement constante durant toute l'année; le peu d'importance des variations sensibles à l'azimut et aux niveaux de calement de l'appareil depuis des années, démontre l'excellence et la stabilité de la monture. On a continué les observations des taches du soleil avec l'équatorial, on en a obtenu des cartes de la surface du soleil de 4 pouces de diamètre pendant 183 jours. Les échanges d'heure faites avec Montréal, Québec et Saint-Jean ont toutes été enregistrées sur le chronographe à Toronto.

Les erreurs de l'horloge de Toronto et des divers chronomètres employés par les observateurs ont été calculées d'après les observations les plus récentes. On a fait l'examen et les comparaison de l'horloge et du chronomètre aussi que des observations de méridienne transmises des observatoires de Québec et de Saint-Jean. Depuis le 1er mars l'horloge de temps moyen de l'observatoire de Toronto a été réglée de manière a donner absolument le temps vrai au 75ième méridien. On arrive à cela au moyen de poids variés s'adaptant au pendule et s'en enlevant suivant les besoins du moment, et qui ont l'effet d'abaisser ou de relever le centre de gravité. On a aussi adopté à l'horloge un contact électrique automatique, afin que l'on puisse, de cette façon, transmettre automatiquement le temps vrai aux compagnies de télégraphe et de chemin de fer.

Le tableau suivant fait voir la différence qui existe entre l'heure de l' " Observateur Type " et celle transmise par les différents observatoires. Le signe + indique que l'heure transmise par les différents observatoires a de l'avance sur celle de l' " Observateur Type". Cette dernière heure se calcule en prenant la moyenne arithmétique des heures de Toronto et de Montréal.

—	Toronto.	Montréal.	Québec.	Saint-Jean.
1896.	Secondes.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
3 juillet	—0·29	+0·29	— 0·46	+0·74
16 do	—0·28	+0·28	+ 1·45	....
7 août	—0·12	+0·12	— 0·75	+2·00
25 do	—0·22	+0·22	— 1·68	+0·85
14 septembre	—0·36	+0·36	— 1·42	+1·76
9 octobre	—0·24	+0·24	— 1·77	....
23 do	—0·05	+0·05	+ 0·20	+0·78
16 novembre	—0·08	+0·08	— 0·25	—1·58
30 do	+0·37	—0·37	+ 7·47	+0·96
1897.				
8 janvier	+0·10	—0·10	+ 0·47	+0·66
28 do	—0·07	+0·07	+ 1·45	+1·00
11 février	+0·22	—0·22	— 3·06	+1·19
2 mars	—0·04	+0·04	— 0·90	—0·19
22 do	+0·35	—0·35	+10·71	—0·09
7 avril	+0·20	—0·20	+ 0·35	—0·25
30 do	+0·05	—0·05	— 0·28	—4·54
19 mai	—0·06	+0·06	— 0·32	+1·61
31 do	+0·17	—0·17	+ 0·84	+1·88
17 juin	+0·15	—0·15	— 0·41	+1·83

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Directeur.

ANNEXE A.

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 28 juillet 1897.

Au directeur du service météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'observatoire de Québec pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Toutes les observations on été faites comme ci-devant. L'heure exacte a été chaque jour transmise à la ville par le coup de canon du midi, et au commerce maritime pendant la saison de navigation au moyen du ballon indicateur qui tombe de l'observatoire même à une heure, heure moyenne (75e méridien). On hisse le ballon jusqu'à mi-mât à midi et trente minutes, et jusqu'au haut, cinq minutes avant de le laisser tomber. S'il y a une erreur qui se glisse, on hisse le ballon de nouveau à mi-mât et on l'y laisse pendant une demi-heure.

Le ballon indicateur a fait défaut quatre fois cette année. Une fois le manquement était dû à la rupture de la chaîne, et les autres fois la ligne du télégraphe se trouvant ouverte, nous n'avons pu avoir de courant.

L'heure exacte a aussi été fournie aux horlogers et autres personnes presque chaque jour.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR SMITH,
Directeur de l'observatoire de Québec.

ANNEXE B.

OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN,
SAINT-JEAN, N.-B.

M. R. F. STUPART,
Directeur du service météorologique du Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1897. Les observations météorologiques ordinaires ainsi que les rapports ont été faits comme les années passées.

Le service horaire a été l'objet de l'attention habituelle, et on fait souvent des observations d'étoiles fixes avec la lunette méridienne, pour déterminer les erreurs et la marche des horloges. L'heure quotidienne a été donnée au commerce maritime et autres personnes durant toute l'année au moyen du ballon indicateur qui tombe à 1 heure de l'après-midi, temps local. L'heure déterminée à cet observatoire est transmise chaque jour par télégraphe au chemin de fer Intercolonial et à ses raccordements qui se trouvent à l'est de Saint-Jean. Il nous est arrivé souvent de recevoir des demandes d'heure exacte par des intéressés en personne, et par le télégraphe ou le téléphone. Le bulletin de température de 8 heures du matin contenant les rapports de la température de divers bureaux de télégraphe de Chatham à New-York, de même que les prévisions et les conditions générales de la température par tout le continent, est affiché dans des endroits publics et publié dans tous nos journaux quotidiens. Ce bulletin est vivement apprécié de tous et surtout par les marins, qui durant la saison des tempêtes ne quittent que rarement le port sans le consulter. Outre ce bulletin, tous nos journaux quotidiens publient un rapport de nos conditions météorologiques locales.

A cet endroit l'intérêt que l'on porte au service météorologique continue à s'accroître, et j'ai reçu de capitaines au long cours et d'autres beaucoup de constatations de l'excellence des pronostics et avertissements publiés par le service.

Nous recevons au bureau des visites nombreuses et intéressantes de personnes qui viennent à l'observatoire s'informer des probabilités de la température prochaine, et prendre des mémoires des données enregistrées au bureau pour faire des comparaisons thermométriques et barométriques. La tâche de répondre à ces demandes absorbe beaucoup de temps, et il me devient absolument nécessaire d'avoir de l'aide pour diriger convenablement les opérations de cet observatoire.

Depuis le mois de novembre j'ai transmis les pronostics du vent et de la température à Saint-Martin, par téléphone ; ils sont affichés à cet endroit pour l'avantage des marins et autres personnes qui fréquentent ce port.

Durant l'année dernière un nombre de personnes plus considérable qu'à l'ordinaire a visité l'observatoire, et elles paraissent prendre un vif intérêt à se faire expliquer les divers instruments et l'emploi qui en est fait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON,
Directeur.

ANNEXE N° 5.

SERVICE DES SIGNAUX.

QUÉBEC, 28 septembre 1897.

Au député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur ce service pour l'année finissant le 30 juin 1897.

Comme dans les années précédentes, il a été envoyé des rapports du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent donnant la température, le vent, la condition et le mouvement des glaces pendant les mois d'hiver et de printemps, et les signalements de la saison des navires remontant et descendant.

Du premier au 20 avril nous avons recueilli trois rapports par semaine que nous avons expédiés aux Chambres de commerce de Montréal. Saint-Jean, N.-B., Québec et Halifax, N.-E., ainsi qu'à la presse de Montréal et de Québec, à l'agent du ministère à Québec, au bureau des douanes et l'agent d'immigration, aux agents de lignes de paquebots, aux propriétaires de remorqueurs, aux pilotes en amont et en aval de Québec, et aussi à messieurs H. Fry et Cie, agents des Lloyds à Québec.

A partir du 21 avril des rapports ont été reçus chaque jour et expédiés comme il est dit plus haut, et, en outre, aux commissaires du havre de Sydney-Nord, pendant la saison de navigation.

Le surintendant en chef de la quarantaine à la Grosse-Isle reçoit aussi des renseignements complets au sujet de la température, du vent et de tous les vaisseaux transatlantiques ou étrangers.

Le médecin de quarantaine stationné à Rimouski reçoit aussi le rapport des paquebots-poste remontant, donnant le nom du poste et l'heure du passage du bateau lorsqu'il en est fait le premier signalement.

Le bureau de Québec a, comme par le passé, fourni aux agents à Anticosti, aux Iles de la Madeleine, à Meat-Cove, N.-B., au Cap-Ray et au Cap Race, Terre-Neuve, et à Saint-Pierre Miquelon, des renseignements sur le vent, la température, la condition et le mouvement des glaces dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la gouverne des vaisseaux qui en font la demande.

Des renseignements sur la température, le vent et la glace aux environs d'Anticosti sont également expédiés en mars à la Pointe-aux-Esquimaux pour la gouverne de la flotte de pêche aux phoques.

NAVIGATION.

Le détroit de Canso a été fermé le 20 janvier, et ouvert de nouveau à la navigation le 17 avril—c'est le 15 janvier que le dernier steamer a quitté le port de Sydney, qui est néanmoins resté ouvert jusqu'au 21. Le premier arrivage venant de l'océan a eu lieu le 23 avril. Par suite de grands vents du nord-est, d'immenses banquises de glaces flottantes ont été poussées du côté du port, qui est resté fermé du 6 au 12 mai, époque à laquelle toutes les glaces sont disparues.

La baie Plaisante, îles de la Madeleine, a été fermée par les glaces le 1er janvier 1897 ; le dernier vaisseau sorti, le paquebot-poste *St. Olaf*, a quitté le 21 décembre 1896. Le port s'est ouvert le 4 mai, mais les glaces n'en sont définitivement disparues que le 20 du même mois.

Le télégraphiste de Port-Mulgrave, détroit de Canson, a rapporté comme les années précédentes à Halifax, N.-E., à Pictou, N.-E., et à Charlottetown, I.P.-E., l'état des glaces, de la température et du vent à cet endroit, jusqu'à la clôture de la navigation.

La station de quarantaine de la Grosse-Ile a rapporté tous les vaisseaux transatlantiques, et cette opération à été d'un grand avantage au commerce maritime.

Les rapports sont librement accessibles au ministère, vu qu'ils sont transmis à Québec par le réseau télégraphique du gouvernement.

20 octobre 1896.—Le dernier voilier, le navire *Cleveland*, est parti à cette date.

20 novembre 1896.—Dernier paquebot-poste, le *Vancouver*, parti à cette date.

26 novembre 1896.—Dernier steamer marchand, le *Baltimore*, parti à cette date.

24 mars 1897.—Le steamer *Constance* est sorti de l'Anse au Sauvage, où il avait hiverné, et s'est amarré au quai de la Reine.

31 mars 1897.—Le steamer *Constance* part pour le bas du fleuve.

7 avril 1897.—Les goélettes suivantes arrivent à Québec du bas du fleuve: la *Merry*, la *Josephine*, la *Ste. Anne*, la *Louise* et la *Louisiana*.

9 avril 1897.—Les goélettes suivantes partent pour le bas du fleuve, le *Salmon Queen*, la *Louise* et la *Ste. Anne*.

18 avril 1897.—Une goélette de pilote part pour le bas du fleuve.

24 avril 18û7—Les steamers *Savoy* et *Otter* partent pour le bas du fleuve, le premier pour Anticosti, l'autre pour la côte Nord.

25 avril 1897.—Le vapeur *Montreal* arrive de Montréal.

25 avril 1897.—On signale un steamer remontant à Cap-Ray.

PREMIERS ARRIVAGES DE LA HAUTE MER, 1897.

Le steamer *Montezuma*, captain Williams, de Barrie, en Angleterre, est arrivé à Québec à 8.30 hrs du matin le 29 avril, et est reparti pour Montréal. Le capitaine a rapporté avoir rencontré beaucoup de glace flottante et amoncelée sur un parcours de 180 milles entre Saint-Pierre Miquelon et le Rocher aux Oiseaux.

29 avril 1897.—Le steamer *Fremona* est arrivé à 3.15 hrs du soir et a rapporté qu'il avait rencontré la même glace que le steamer précédent.

6 mai 1897.—Le steamer de la malle royale, le *Scotsman*, de la Ligne Dominion, capitaine Maddox, de Liverpool, est arrivé.

7 mai 1897.—Le steamer *Montezuma* redescend de Montréal, à destination de Londres.

PREMIERS VOILIERS.

13 mai 1897.—La barque *Peerless* et le brigantin *Iruna* arrivent de la Barbade.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Surintendant.

APPENDICE A.

Rapport *sur la glace, etc., dans le détroit de Belle-Isle et sur la côte ouest de Terreneuve, d'après les notes des agents du ministère à Belle-Isle, Cap-Bauld, Cap-Normand, Forteau, l'Ile Greenly et Pointe-Riche, Terreneuve, de juillet* 1896 *à juin* 1897.

BELLE-ISLE.

Il reste encore une banquise échouée depuis le 24 novembre 1896, portant à l'ouest à environ 7 milles. On n'en a pas vu d'autres. Le temps durant ce mois à été froid, avec brises de vent, et assez clair ; il n'y a eu que 4 jours dans ce mois où il soit tombé de la neige.

La première glace a été vue le 2 décembre. La glace unie s'est formée et a été alternativement entraînée par le flot dans le port et hors du port.

Janvier 1897.—La glace du détroit s'est composée de vastes champs de glace unie—il n'est pas venu de grosse glace du nord. Du 21 au 28, de grands vents ont régné. La banquise échouée le 24 novembre 1896 est encore au même endroit. On n'en a pas vu d'autre ce mois-ci. Il est tombé durant le mois une quantité moyenne de neige. Il est tombé des averses de pluie le 5, le 6, le 24 et le 25. Entre le 15 et le 30 la navigation est restée ouverte entre le Cap-Bauld et l'Ile.

Février 1897.—Une grande quantité de glace a passé par le détroit pendant ce mois, et quantité de banquises ont été vues vers le sud, à une distance considérable de cet endroit. Les vents de frais à variables ont régné, mais nous n'avons eu que très peu de neige. Bien qu'il y ait eu une forte pression de vent et de glace, la banquise échouée le 24 novembre est encore au même endroit.

Mars 1897—Bien peu de glace en champs compacts dans le détroit pendant la première partie du mois, mais par suite de grands froids survenus la glace s'est solidifiée dans toutes les baies. Dans la seconde partie du mois le vent a été de l'est au nord-est, ce qui a eu pour effet d'entraîner des masses de grosse glace flottante qui ont fermé le détroit de tous les côtés. Trente banquises, dont quelques-unes étaient de très grandes dimensions, ont été vues vers l'est ; il en est passé en quantité vers le sud à environ trente milles, et il n'en est entré que 5 dans le détroit. Il est tombé de la neige le 2, le 4, le 5, le 12, le 14 et le 18 du mois.

Avril 1897.—Durant ce mois le détroit a été rempli de glace; bien qu'une quantité immense de glace soit venue de l'ouest, elle a néanmoins été chassée vers la mer par les vents régnant du 19 au 22. A partir de cette date, le vent a soufflé du nord-ouest, et a entraîné beaucoup de glace dans le détroit. On n'a vu aucun vaisseau de tout le mois.

Mai 1897.—Ce mois a été comme le précédent, à l'exception de beaucoup de brume et de grésil, et d'un assez grand nombre de banquises allant au sud. Les vents d'ouest-nord-ouest ont prévalu, et le 28 le détroit était libre de glace.

Juin 1897.—Ce mois a commencé par des vents frais, variant à des bourrasques de l'est au nord-est. Le 7 la glace a commencé à entrer dans le détroit et est restée éparse jusqu'au 29. Le temps a été froid, brumeux et humide. Le premier steamer est passé le 27, mais il n'a fait aucuns signaux. Les goélettes à destination du nord ont été grandement retardées par la glace ; on n'a pas vu de phoques de toute la saison.

Banquises.

1896.

24 novembre.—Une banquise vers l'ouest.

1897.

28 mars.—30 vers l'est.
29 mars.—30 " "
30 mars.—30 " "
31 mars.—30 " "
4 avril.—36 vers le sud.
5 avril.—36 " "
7 avril.—37 vers l'ouest.
8 avril.—41 " "
9 avril.—43 " "
13 mai. —13 près de la côte.
30 mai. —56 en vue.

CAP-BAULD, TERRENEUVE.

Comme il est dit dans des rapports précédents, la distance de Belle-Isle à cet endroit n'étant que de 14 milles, les observations sur le vent, la température, etc., ne varient que très peu de celles faites à Belle-Isle même. Il n'a pas été tué de phoques sur la côte, et il n'en a été aperçu qu'un seul le 10 février. Aux saisons précédentes on en avait vu des milliers portés en tous sens sur la glace flottante.

CAP-NORMAND.

7 octobre 1896.—Première chute de neige, vent du nord-est.

31 octobre 1896.—Première glace le long du rivage. Du milieu de novembre au 15 mai il est tombé de la neige de deux jours l'un. Le détroit est resté rempli de glace jusqu'au 20 juin. La glace unie s'est alors brisée et a laissé voir l'eau claire partout. Pas de phoques.

Banquises.

Du 1er au 24 octobre, une par jour.
Du 17 au 31 mai, sept par jour.
Du 1er au 30 juin, de sept à vingt par jour.
Du 1er au 30 juillet, de cinq à soixante-dix par jour.

Il a fait un temps semblable au large de l'Ile Greenly, de la Pointe-Amour à la Pointe-Riche, Terreneuve.

On n'a aperçu ni phoques, ni banquises, mais beaucoup de glace en champs, sans ouvertures, jusqu'à ce qu'elle eût disparu du détroit.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH.
Surintendant.

ANNEXE B.

INDICATIONS du thermomètre à Belle-Isle, du 1er décembre 1896 au 30 avril 1897.

Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.
1896.		1897.		1897.	
1er décembre	10	29 janvier	18	1er avril	30
2 do	**3**	30 do	15	2 do	30
3 do	**3**	31 do	12	3 do	20
4 do	**5**	1er février	**2**	4 do	27
5 do	20	2 do	9	5 do	20
6 do	**2**	3 do	7	6 do	20
7 do	14	4 do	**2**	7 do	16
8 do	4	5 do	16	8 do	21
9 do	18	6 do	18	9 do	19
10 do	13	7 do	17	10 do	14
11 do	**3**	8 do	17	11 do	19
12 do	5	9 do	27	12 do	10
13 do	24	10 do	0	13 do	16
14 do	30	11 do	**2**	14 do	28
15 do	20	12 do	**3**	15 do	27
16 do	12	13 do	15	16 do	33
17 do	9	14 do	20	17 do	30
18 do	14	15 do	15	18 do	34
19 do	20	16 do	15	19 do	32
20 do	30	17 do	17	20 do	34
21 do	19	18 do	12	21 do	26
22 do	10	19 do	7	22 do	30
23 do	**2**	20 do	9	23 do	33
24 do	**10**	21 do	12	24 do	30
25 do	**11**	22 do	17	25 do	34
26 do	19	23 do	16	26 do	36
27 do	**6**	24 do	19	27 do	31
28 do	**4**	25 do	20	28 do	36
29 do	21	26 do	29	29 do	54
30 do	**4**	27 do	**15**	30 do	34
31 do	**4**	28 do	**5**	1er mai	26
		1er mars	**18**	2 do	33
1897.		2 od	**4**	3 do	36
		3 do	**6**	4 do	30
1er janvier	**13**	4 do	20	5 do	36
2 do	**7**	5 do	20	6 do	26
3 do	27	6 do	20	7 do	14
4 do	0	7 do	**12**	8 do	27
5 do	20	8 do	**5**	9 do	33
6 do	38	9 do	**3**	10 do	33
7 do	32	10 do	13	11 do	34
8 do	**1**	11 do	22	12 do	36
9 do	8	12 do	21	13 do	33
10 do	16	13 do	26	14 do	30
11 do	16	14 do	12	15 do	36
12 do	32	15 do	9	16 do	37
13 do	0	16 do	**3**	17 do	40
14 do	**13**	17 do	34	18 do	47
15 do	**3**	18 do	16	19 do	44
16 do	14	19 do	19	20 do	33
17 do	13	20 do	22	21 do	40
18 do	29	21 do	27	22 do	41
19 do	**1**	22 do	27	23 do	38
20 do	**15**	23 do	31	24 do	46
21 do	**18**	24 do	30	25 do	44
22 do	**6**	25 do	30	26 do	41
23 do	27	26 do	26	27 do	44
24 do	38	27 do	33	28 do	41
25 do	30	28 do	25	29 do	44
26 do	22	29 do	30	30 do	46
27 do	**6**	30 do	31	31 do	44
28 do	14	31 do	30		

NOTE.—Les chiffres en noir signifient au-dessous de zéro.

Température la plus basse, 1896, 25 décembre; température la plus haute, 14 et 20 décembre. Température la plus basse 1897, 21 janvier; température la plus haute, 24 janvier. Température la plus haute, 10 et 26 février; température la plus basse, 27 février. Température la plus haute, 17 mars; température la plus basse de mars, 1er. Température la plus haute d'avril, 29; température la plus basse d'avril, 5 et 12. Température la plus haute de mai, 18; température la plus basse de mai, 7.

Respectueseument soumis,

MICHALL COLTON, *gardien de phare.*

H. J. McHUGH, *surintendant du service des signaux.*



ANNEXE

POSTES DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORES ET DE

FLEUVE ET GOLFE

RIVE SUD DU FLEUVE

	Postes des signaux.	Bureaux de télégraphe	Phares.	Postes de pavillons.	Postes de sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnie de télégraphe faisant le service.
1	L'Islet	Bur. de tél.	....	Pavil.	....	41	Cie du Grand-Nord-Ouest...
2	Rivière-du-Loup.....	do	Phare	do	....	94	do ....
3	Pointe-au-Père	do	do	do	....	157	do ....
4	Petit-Métis..........	do	do	do	....	176	do ....
5	Matane	do	do	do	....	199	do ....
6	Cap-Chatte...........	do	do	do	....	233	do ....
7	Rivière-Martin	do	do	do	....	258	do ....
8	Cap-de-la-Madeleine.	do	do	do	....	292	do ....
9	Pte-de-la-Renommée.	do	do	do	....	322	do ....
10	Cap-Rosier.........	do	do	do	....	346	do ....

RIVE NORD DU FLEUVE

11	Port-Neuf..........	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	144	Gouv. féd. et Cie du G.N.O..
12	Manicouagan........	do	....	do	....	187	do do ..
13	Pointe-des-Monts ...	do	Phare	do	....	220	do do ..

COTE DE

14	Cap-Désespoir.......	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	376	Cie du Grand-Nord-Ouest...
15	Pointe-au-Maquereau	do	do	do	....	398	do ....

COTE DU

16	Pointe-Escuminac ...	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	450	Gouv. féd. et Cie du G.N.-O.

ILE

17	Pointe-Ouest	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	333	Gouv. féd. et Cie du G.N.-O.
18	Pointe-Sud-Ouest....	do	do	do	....	358	do do ..
19	Pointe-Sud..... ...	do	do	do	....	414	do do ..
20	Pointe-Heath........	do	do	do	....	437	do do ..

ILES DE LA

21	Grosse-Isle	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	473	Gouv. féd., U. de l'O. et Cie
22	Ile Amherst.........	do	do	do	....	489	du G.N.-O........... ....

CAP-BRETON

23	Meat-Cove	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	. ...	528	Gouv. féd., U. de l'O. et Cie
24	Pointe-Basse	do	do	do	Sémaphore .	580	du G.N.-O...............

ILE SAINT-

25	Poste principal......	Téléphone	Phare	Pavil.	....	534	Gouv. féd., U. de l'O. et Cie du G.N.-O... ....

TERRE

26	Cap-Ray...........	Bur. de tél.	Phare	Pavil	....	551	Gou. féd., Cie câble Ang.-Am. et de l'O. et Cie du G.N.-O.

C.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.

SAINT-LAURENT.

SAINT-LAURENT.

Taux par 10 mots et mots additionnels.	Date où le poste a été établi.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Sal. annuel payé par le ministère de la mar.
25c. et 1c..	28 oct. '79.	Mme J. B. E. Fortin...	L'Islet..........	L'Islet..........	Qué..	$50
do ..	16 nov. '81.	L. T. Piuze..........	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata....	do ..	50
do ..	22 nov. '79.	John McWilliams.....	Pointe-au-Père..........	Rimouski.......	do ..	50
do ..	17 nov. '79.	Jules Martin.........	Petit-Métis	do	do ..	50
do ..	5 nov. '79.	Jos. Banville..........	Matane	do	do ..	50
do ..	19 sept. '79.	Treflé Côté............	Cap-Chatte	Gaspé	do ..	50
do ..	23 sept. '79.	Jean Gauthier..........	Rivière-Martin..........	do	do ..	50
do ..	9 oct. '79.	J. F. Sasseville.........	Cap-de-la-Madeleine	do	do ..	50
do ..	14 oct. '80.	James Ascah..........	Rivière-au-Renard	do	do ..	50
do ..	20 oct. '79.	E. Costin.............	Cap-Rosier	do	do ..	50
SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c..	1er juin '83.	Dorelas Tremblay.....	Port-Neuf (en bas)	Saguenay.......	Qué.	$50
do ..	15 août '83.	A. Lausier	Manicouagan..........	do	do ..	
do ..	19 oct. '83.	V. Faffard.......... ...	Pointe-des-Monts......	do	do ..	50
GASPÉ.						
25c. et 1c..	17 juin '80.	James Beck	Cap-Désespoir	Gaspé	Qué..	$50
do ..	22 mai '80.	Auguste Bertrand......	Port-Daniel	do	do ..	50
NOUVEAU-BRUNSWICK.						
40c. et 2c..	2 juillet '85.	K. McLennan..........	Pointe-Escuminac	Northumberland	N.-B..	
D'ANTICOSTI.						
75c. et 6c..	1er oct. '81.	Auguste Malouin......	Ile d'Anticosti *via* Gaspé.	Gaspé	Qué..	
do ..	18 oct. '80.	E. Pope............	do ..	do	do ..	
do ..	27 juil. '81.	Alphonse Nadeau	do ..	do	do ..	
do ..	20 juil. '81.	Z. Gagné	do ..	do	do ..	
MADELEINE.						
$1.00 et 8c.	17 août '80.	A. Le Bourdais.........	Ile de le Mad. *via* Pictou.	Gaspé	Qué..	
do ..	11 juin '81.	William Cormier.......	do N. S..	do	do ..	
NOUVELLE-ÉCOSSE.						
55c. et 3c..	7 nov. '81.	A. R. MacDonald......	Meat-Cove, C.-B........	Victoria........	N.-E.	
30c. et 2c..	1er août '81.	J. G. Peters........ ...	Pointe-Basse C.-B....	Cap-Breton, N.E	do ..	$50
PAUL.						
80c. et 5c..	1890........	S. C. Campbell.........	Sydney-Nord, C.-B.....	Victoria	N.-E.	
NEUVE.						
$1.05 et 10c	3 nov. '82.	E. R. Rennie...........	Cap-Ray................	Terreneuve......	Terreneuve.	$50

H. J. McHUGH, *inspecteur, service des signaux.*

PORT D'HALIFAX, N.-E.,

NAVIRES signalés durant

Année ou mois.	Vaisseaux de guerre anglais. Transports.			Vaisseaux de guerre étrangers.			Steamers, 1re classe.			Steamers, 2e classe.		
	Rapportés.	Arrivés.	Passés.	Rapportés.	Arrivés.	Passés.	Rapportés.	Arrivés.	Passés.	Rapportés.	Arrivés.	Passés.
1896.												
Juillet	5	5	0	1	1	0	21	15	6	78	78	0
Août	0	0	0	0	0	0	17	13	4	84	84	0
Septembre	5	5	0	1	1	0	22	20	2	86	84	2
Octobre	5	5	0	0	0	0	26	22	4	64	64	0
Novembre	1	1	0	1	1		28	21	7	59	59	0
Décembre	0	0	0	0	0	0	29	22	7	75	72	3
1897.												
Janvier	0	0	0	0		0	28	26	2	42	42	0
Février	0	0	0	0	0	0	32	28	4	36	33	3
Mars	0	0	0	0	0	0		27	3	54	54	0
Avril	1	1	0	0	0	0	37	32	5	41	38	3
Mai	5	5	0	0	0	0	22	18	4	54	54	0
Juin	4	4	0	0	0	0	23	16	7	75	75	0
Totaux	26	26	0	3	3	0	315	260	55	748	635	11

N.B.—Outre les voilliers signalés il en est arrivé durant la nuit un grand nombre

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

SERVICE DES SIGNAUX.

l'exercice clos le 30 juin 1897.

Navires.			Barques.			Petites barques.			Bricks.			Brigantins.			Goélettes à 3 mâts ou portant des signaux particuliers.			Totaux mensuels.		
Rapportés.	Arrivés.	Passés.	Rapportées.	Arrivées.	Passées.	Rapportées.	Arrivées.	Passées.	Rapportés.	Arrivés.	Passés.	Rapportés.	Arrivés.	Passés.	Rapportées.	Arrivées.	Passées.	Rapportés.	Arrivés.	Passés.
0	0	0	2	2	0	3	3	0	0	0	0	7	7	0	8	7	1	125	118	7
1	0	1	4	4	0	1	1	0	0	0	0	5	4	1	9	5	4	121	111	18
2	2	0	4	4	0	6	5	1	0	0	0	2	2	0	18	14	4	146	137	9
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	12	11	1	109	104	5
0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4	4	0	9	9	0	104	97	7
0	0	0	1	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	108	97	11
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	71	69	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	3	3	0	75	66	9
1	1	0	1	1	0	2	2	0	0	0	0	1	1	0	2	2	0	91	88	3
2	2	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	2	2	0	95	87	8
1	1	0	8	8	0	4	4	0	0	0	0	3	2	1	3	3	0	100	95	5
0	0	0	9	7	2	1	1	0	0	0	0	4	2	2	4	3	1	120	108	12
7	6	1	38	36	2	21	19	2	0	0	0	35	29	6	72	61	11	1,265	1,177	96

dont on ne tient pas compte.

H. V. KENT, capit., I. R.
Surintendant des signaux.

POSTE DES SIGNAUX, CITADELLE.

HALIFAX, N.-E., 28 octobre 1897.

M. J. PARSONS,
Agent de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous expédier un relevé du nombre des vaisseaux rapportés à ce poste durant les douze mois se terminant le 30 juin 1897.

Je dois dire que le service s'est fait d'une manière satisfaisante, mais que, afin de faire mieux comprendre le nouveau code de signaux, il faudrait hâter la publication des diagrammes illustrés du code.

Ceci éviterait en grande partie les nombreuses demandes qui sont adressées au poste des signaux par le téléphone aussitôt qu'on y hisse des signaux.

Il est à remarquer qu'il n'y a pas eu de bricks de rapportés cette année, non plus que l'année dernière.

On pourrait peut-être laisser de côté à l'avenir dans les rapports les vaisseaux de ce genre de voilure.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble serviteur,

H. V. KENT, capitaine, I. R.
Surintendant des signaux à Halifax.

ANNEXE N° 6.

BUREAU DES EXAMINATEURS DE CAPITAINES ET SECONDS.

HALIFAX, N.-E., 20 septembre 1897.

Au député ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du bureau des examinateurs de capitaines et seconds, du 30 juin 1896 au 30 juin 1897—fin du dernier exercice.

Le bureau a eu, pour des fins d'examens, les réunions suivantes:—

Au port d'Halifax	11 fois.
" " de Saint-Jean	7 "
" " d'Yarmouth	2 "
" " de Québec	1 "
	21 fois.

Il y a eu aussi 12 examens à Victoria, C.-A.; les programmes et les problèmes ont été expédiés à l'agent stationné à cet endroit, et renvoyés à Halifax pour être corrigés et approuvés par le président du bureau.

A Halifax, il y a eu 6 demandes de certificats de capitaines au long cours, et 10 demandes pour certificats de compétence pour le cabotage. Cinq capitaines au long cours, et dix capitaines de cabotage ont reçu des certificats. Il y a eu 13 demandes de certificats de seconds pour la navigation au long cours et 2 pour le cabotage, et il a été décerné 5 certificats de seconds.

A Yarmouth, il y a eu trois demandes pour des certificats de capitaines au long cours, et toutes ont été agréées; il y en a eu quatre pour certificats de seconds au long cours, et trois seconds ont reçu des certificats.

A Québec, il y eut un candidat pour le certificat de second au long cours, et il réussit à obtenir l'objet de sa demande.

A Victoria, C.-A., il y a eu une demande pour un certificat de capitaine de cabotage et seize certificats de seconds au long cours, un capitaine de cabotage et quatorze seconds au long cours ont reçu leurs certificats.

Ainsi on voit que dans l'espace des 12 mois, expirés au 30 juin 1897, il y a eu 19 demandes de certificats de capitaines au long cours et 39 pour des certificats de second; 16 pour des certificats de capitaines de cabotage; 17 capitaines et 32 seconds ont reçu leurs certificats. Onze demandes de certificats de compétence comme capitaine de cabotage ont été adressées au bureau des examinateurs, et deux pour des certificats de second; 11 capitaines et 2 seconds ont reçu leurs certificats.

Sept certificats de service ont été accordés par le bureau d'Halifax à des capitaines de cabotage et deux à des seconds, et on a renouvelé deux certificats.

Le nombre total des certificats accordés par le ministère de la marine et des pêcheries, comprenant les certificats de compétence, de service et de renouvellements, sur demande faite au bureau des examinateurs à Halifax, a été de 73, et on en a perçu des honoraires s'élevant à $651.50. Les honoraires provenant des examens faits à Victoria sont envoyés directement à Ottawa, et il n'en est pas tenu compte par le président.

Ce rapport ne tient aucun compte des certificats pour le cabotage et la navigation intérieure, qui sont accordés par le ministère de la marine et des pêcheries après examens subis à nos ports autres que ceux ci-dessus mentionnés.

A Saint-Jean, le membre résidant du bureau fait subir les examens aux candidats pour le cabotage et fait rapport au ministère.

Parmi les demandes ci-dessus énumérées quelques-unes venaient pour la seconde, troisième et même quatrième fois, les aspirants capitaines ou seconds selon le cas ayant déjà échoué.

Les noms de ces aspirants apparaissent sur les livres chaque fois qu'il se présentent à l'examen. On leur accorde cependant le droit de subir un second examen sans payer un honoraire, mais à chaque nouvelle épreuve après celle-là on exige d'eux le plein montant de l'honoraire.

Je suis d'opinion qu'il faut élever le niveau des examens des officiers demandant des certificats de capitaine pour le cabotage canadien ou la navigation intérieure. Ce niveau est en effet actuellement bien inférieur.

L'examen d'un capitaine de cabotage n'est même pas à la hauteur de celui qu'on impose a un second lieutenant au long cours.

On n'exige d'un aspirant capitaine de cabotage de résoudre qu'un seul problème, savoir, trouver la latitude d'après l'altitude du soleil sur le méridien, tandis que le sous-lieutenant doit écrire les définitions des différents termes d'astronomie et autres qui se rencontrent dans la navigation, et il doit connaître suffisamment les cinq premières règles de l'arithmétique et l'usage de logarithmes. Il doit être en état de faire tout le travail d'une journée entière, corriger les courses dont on aurait dévié, par déviation, ou dérivation ou variation. On exige de lui qu'il trouve la latitude par l'altitude du soleil et la différence de longitude à partir d'un point donné en naviguant parallèlement; aussi qu'il trouve la course suivie et la distance d'un point à un autre par le système Mercator. Il doit pouvoir trouver l'heure de la haute marée à un port dénommé, observer et calculer l'amplitude du soleil, et découvrir par là la déclinaison de la boussole du navire, ainsi que la déviation, la variation lui étant donnée. Il faut qu'il trouve la marche diurnale du chronomètre d'après l'observation des erreurs, qu'il découvre la longitude, d'après l'altitude du soleil en suivant les méthodes usuelles.

Je considère donc que le système entier des examens de cabotage demande à être revisé et amélioré si nous voulons nous tenir au courant du progrès du siècle.

Durant l'année dernière, un aspirant a échoué sur l'épreuve des couleurs. La Chambre de Commerce d'Angleterre a de temps en temps changé les règles de cette épreuve et les a rendues plus difficiles et plus sévères. A l'heure qu'il est l'examen pour la vision de la forme, la vision des couleurs et l'ignorance de la couleur est ouvert à tous ceux qui sont engagés ou qui aspirent à entrer dans la marine marchande britannique. Les aspirants du Canada pour des certificats de long cours sont tenus de subir cette épreuve, mais les officiers de cabotage et de navigation intérieure n'ont à passer que la simple épreuve de trois couleurs, le blanc, le rouge et le vert.

Il est indubitablement bien important que tous les officiers d'un vaisseau subissent un examen sérieux sur leur vision des couleurs avant d'entrer en fonctions. L'accomplissement convenable de leurs devoirs dépend souvent de leur habileté à distinguer les lumières de couleur, qu'elles soient portées par un vaisseau ou placées dans un phare sur la côte.

Les conséquences d'erreurs commises par ceux qui observent les lumières peuvent prendre un caractère tellement sérieux qu'on ne saurait prendre trop de précautions pour prévenir de pareilles erreurs.

En décembre 1895, j'ai reçu du ministère une lettre m'informant qu'on était à faire un relevé de la marée et des courants, sur les côtes, et que le résultat de ce relevé serait d'ajouter des connaissances nouvelles aux informations déjà accumulées. On me disait aussi que les dernières découvertes sur ce point seraient ajoutées au programme des examens à faire dans notre bureau,—j'ai notifié ce fait aux instructeurs de la navigation.

Les renseignements obtenus par le relevé du golfe Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle, fait dans le but de découvrir le mouvement de la marée et des courants à ces endroits, va sans doute être d'un grand avantages aux marins, et l'inauguration des tableaux continus de marée, dont les données proviennent d'appareils

enregistreurs automatiques installés dans quelques-uns des principaux ports de nos côtes et d'autres endroits du golfe Saint-Laurent va assurément être d'une grande utilité à l'avenir et aider à rendre sûre la navigation pour les vaisseaux de toutes catégories.

Les influences qui affectent les eaux du golfe Saint-Laurent changent constamment, ce qui fait qu'il est très difficile pour les officiers des vaisseaux de calculer avec certitude la force et la direction des courants de la marée.

M. W. Bell Dawson, qui a dirigé les travaux du relevé, a donné beaucoup de précieux renseignements sur le sujet qui l'occupait, et il est à espérer que le gouvernement va pouvoir poursuivre pendant plusieurs années cet utile travail, vu que le peu de temps que l'on s'est occupé du relevé ne suffit pas pour faire suffisamment connaître le mouvement des marées.

Je regrette d'avoir à dire que les officiers qui ont subi des examens pour obtenir des certificats n'ont pas donné à ce sujet l'attention qu'il méritait.

Je trouve aussi beaucoup d'officiers qui ne savent pas se servir de la carte, plus particulièrement quand l'examen se fait sur une carte côtière.

D'après les renseignements pris de la bouche des officiers, il paraît que bien peu de capitaines de vaisseaux s'intéressent à leur donner des instructions sur la carte, et que dans certains cas il leur est même interdit de la consulter du tout.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. SMITH,
Président.

ANNEXE N° 7

EXPÉDITION DU BÉTAIL VIVANT.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours du mois de mai 1897.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain, etc.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.
	1897.									$ c.					lb.	lb.		
1	6 mai	Montezuma	Londres			658		658		9 87	180						28	
2	8 do	Manitoban	Glasgow			379		379		5 69							15	60
3	9 do	Lake Superior	Liverpool			623		623		9 35	70						26	
4	9 do	Tritonia	Glasgow	*795		413		413		10 17	101						20	
5	9 do	Scotsman	Liverpool			868		868		13 02	79						35	
6	9 do	Numidian	do			523		523		7 85	22						22	
7	11 do	Ashanti	Bristol			375		375		5 63							16	
8	11 do	Brazilian	Londres			419		419		6 29	75						18	
9	11 do	Fremona	do			470		470		7 05							19	240
10	11 do	Cynthiana	Manchester	85		505	15	520		8 23							21	
11	11 do	Lycia	Bristol			361	35	406		6 09							16	
12	11 do	Ormidale	Londres			283		283		4 25							11	
13	11 do	Peruvian	Glasgow			411		411		6 17	13						16	
14	11 do	Rossmore	Liverpool			691	30	721		10 82							28	
15	11 do	Keemun	Glasgow			407		407		6 11	85						16	68
16	15 do	Cervona	Londres			400		400		6 00	180						16	200
17	15 do	Lake Winnipeg	Liverpool			609	10	619		9 29							24	
18	18 do	Sarmation	Glasgow			449		449		6 74	41						18	
19	18 do	Devona	Londres			475		475		7 13	88						12	
20	19 do	Ganges	Newcastle			215		215		3 23							9	
21	19 do	Lake Ontario	Liverpool			504		504		7 56	80						20	
22	19 do	Montevidean	Londres			380		380		5 70	60						15	
23	20 do	Concordia	Glasgow			400		400		6 00	39						16	68
24	20 do	Memnon	Bristol			390	20	410		6 15							16	
25	21 do	Hurona	Londres			520		520		7 80	96						20	
26	21 do	Carlisle City	do			382		382		5 73	50						17	
27	22 do	Hankow	Newcastle	54		202		202		3 30	40						8	
28	22 do	Labrador	Liverpool								59							

29	22 do	Carthaginian	do			762	10	702		11 58	20						31	
30	25 do	Baltimore	do	*640		674		674		13 31							29	
31	26 do	Amarynthia	Glasgow			427		427		6 41	46						17	
32	26 do	Baltimore City	Manchester			324		324		4 86							13	
33	27 do	Avlona	Newcastle	93		260		260		4 37							10	
34	27 do	Grecian	Londres			557		557		8 36	9						22	
35	27 do	Victoria	do			147		147		2 21							6	
36	27 do	Merrimac	Bristol	160		493		493		8 20	50						20	
37	27 do	Bellona	Londres			459		459		6 89							18	
38	27 do	Parkmore	Liverpool	†909		675		675		14 68							31	
39	29 do	Ottoman	do			853		853		12 80	47						18	500
		Totaux pour mai 1897		2,736		17,953	120	18,073		284 89	1,530						703	1136

* Des Etats-Unis. † 624 des Etats-Unis.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours du mois de juin 1897.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en entrepôt.
	1897.									$ c.					lb.	lb.		
40	1er juin	Gerona	Londres			381		381		5 72	18						15	
41	2 do	Pomeranian	Glasgow			459		459		6 89	64						21	
42	3 do	Alcides	do			422		422		6 33	21						17	
43		Etolia	Bristol			427	30	457		6 83	20						17	
44		Lake Huron	Liverpool			647		647		9 71	71						27	
45		Escalona	New-Castle			220		220		3 30							9	
46	5 juin	Laurentian	Liverpool			762		762		11 43	44						31	
47		Lake Superior	do			544		544		8 13	65						21	
48	6 juin	Ormiston	Londres			522		522		7 83	29						21	
49	8 do	Buenos Ayrean	Glasgow			449		449		6 74	40						18	
50	10 do	Kildona	Londres			388	15	403		6 05	66						16	
51		Tritonia	Glasgow	323		418		418		7 80	49						18	
52		Torr Head	Belfast								18							
53	12 juin	Numidian	Liverpool			399	20	419		6 29							17	
54		Scotsman	do			683		683		10 25	56						28	
55	13 juin	Rossmore	do			695	30	725		10 88							29	400
56		Queensmore	Londres	237		638		638		10 76	55						26	
57		Lycia	Bristol			392	20	412		6 18							17	
58		Rosarian	Londres			357		357		5 36	50						18	
59		Norwegian	Glasgow	192		447		447		7 69							19	
60	16 juin	Lake Winnipeg	Liverpool	63		597		597		9 28	15						24	
61		Keemun	Glasgow			372	15	387		5 81	45						15	
62	17 juin	Ashanti	Bristol			338	48	386		5 79							16	
63	18 do	Boston City	Londres			210		210		3 15							8	
64	19 do	Montezuma	do			542		542		8 12	55						28	
65	20 do	Fremona	do	175		372		372		6 46							16	98
66		Lord Gough	New-Castle			261		261		3 92	25						12	
67	21 juin	Oakmore	Liverpool	938		647		647		14 40							29	
68	22 do	Sarmatian	Glasgow	302		445		445		8 19	62						17	
69		Cervona	Londres			400		400		6 00	74						16	
70	23 juin	Lake Ontario	Liverpool			463	10	473		7 10	60						19	
71	24 do	Ormidale	Londres	56		283	10	293		4 68							12	
72	25 do	Straits Menai	Manchester			293	60	353		5 30							14	49
73		Memnon	Londres			350	62	412		6 18							16	97

74	....	Concordia	Glasgow......	....	....	392	17	409	....	6 14	....	....	....	....	....	....	16	101
75	....	Iona...............	Londres	....	....	420	......	420	....	6 30	136	....	....	....	....	....	17	400
76	26 juin...	Carthaginian......	Liverpool	....	....	612	35	647	....	9 71	57	....	....	....	....	....	27	.....
77	27 do ..	Marino	Londres	....	....	353	.....	353	....	5 30	....	....	....	....	....	....	14	100
78	...	Parkmore........	Liverpool	884	....	629	......	629	....	13 86	....	....	....	....	....	....	32	64
79	29 juin...	Brazilian..........	Londres	211	....	367	45	412	....	7 24	....	....	....	....	....	....	17	.....
80	30 do ..	Peruvian..........	Glasgow......	150	....	443	...	443	....	7 40	21	....	....	....	....	....	18	...
81	.... ..	Devona	Londres	299	....	482	...	482	....	8 73	91	....	....	....	....	....	20	411
		Total pour juin....		3,830	....	18,521	417	18,938	...	303 30	1,502	....	....	....	....	....	788	1,320
		Report 31 mai 1897		2,736	13	17,953	120	18,073	19	284 89	1,530	....	....	....	....	....	703	1,136
		Total à ce jour.....		6,566	....	36,474	537	37,011	....	588 19	3,032	....	....	....	....	....	1,491	2,456

Relevé revisé du bétail vivant expédié du port de Montréal durant les douze mois se terminant le 30 juin 1897.

Nombre de vaisseaux.	Date.	Moutons.		Bestiaux.				Droits perçus.	Chevaux		Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis expédiés à Montréal mais compris dans les totaux.	Expédiés de Montréal à Québec par chemin de fer et embarquer à cet endroit, non comptés à Montréal.		
		Expédiés.	Perdus.	Gras.	A engraisser.	Total.	Perdus.		Expédiés.	Perdus.					Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
								$ cts.			liv.	liv.					
274	1er juillet 1896 à la clôture de la navigation	76,520	438	95,012	1,436	96,448	185	1,830 18	10,421	78	28,214,157	5,711,043	4,408	....	3,756	3,741	88
81	Ouverture de la saison au 30 juin 1897........................	6,566	20	36,474	537	37,011	43	588 19	3,032	19	8,995,040	3,173,904	1,491	2,856	... .	....	....
355	Total pour 12 mois au 30 juin 1897	83,086	458	131,486	1,973	133,459	528	2,418 37	13,453	97	37,209,197	8,884,947	5,899	2,856	3,756	3,741	88

GEO. H. POPE,
E. B. MORGAN,
Inspecteurs.

Montréal, 1er juillet 1897.

Relevé du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1897.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des États-Unis en transit.
	1897.									$ c.					liv.	liv.		
82	2 juillet..	Amarynthia	Glasgow	36		432		432		6 66	25							135
83		Lake Huron	Liverpool	536		493	25	518		10 45	86							
84		Cynthiana	Manchester	546		413	90	503		10 28								77
85		Merrimac	Bristol			366		366		5 49	2							59
86	3 juillet..	Ottoman	Liverpool	671		750		750		14 61	30							750
87	4 do	Ganges	Newcastle			216		216		3 24								
88		Milwaukee	Londres	934		593		593		13 57	133							251
89	6 juillet..	Antwerp City	Manchester	151		215	25	240		4 36								
90	7 do	Bellona	Londres	197		250		250		4 74								250
91		Montevidean	do	442		367	35	402		8 24								140
92		Lake Superior	Liverpool	391		369	20	389		7 80	129							
93	8 juillet..	Sardinian	Glasgow	1,082		444		444		12 07								113
94		Baltimore	Liverpool	583		537	32	569		11 46								100
95		Alcides	Glasgow			419		419		6 29	35							
96	9 juillet..	Etolia	Bristol			309		309		4 64								193
97		Hurona	Londres	470		320		320		7 15	207							300
98	10 juillet..	Laurentian	Liverpool			698	40	738		11 07								440
99	11 do	Grecian	Londres	1,223		257		257		12 78	56							136
100		Belgium King	do	480		47		47		3 11								
101	12 juillet..	Baltimore City	Manchester	460		164	40	204		5 36								
102	13 do	Hankow	Aberdeen	459		202		202		7 33	*40							
103	14 do	Pomeranian	Glasgow	423		454		454		9 93	20							146
104	15 do	Pretoria	do	748		443		443		11 39	20							107
105	15 do	Lycia	Bristol			281	30	311		4 67								118
106	16 do	Carlisle City	Londres	586		157	51	208		10 30	85							
107		Rossmore	Liverpool			702	20	722		10 83								399
108	17 juillet..	Numidian	do			455		455		7 68	17							20
109		Kildona	Londres			350		350		11 85	132							350
110		Scotsman	Liverpool			595	40	635		14 73	104							117
111		Stockholm City	Manchester	456		200		200		5 28								
112	18 juillet..	Ormiston	Londres	982		453		453		12 11	8							323
113		Avlona	Newcastle	93		260		260		4 37								
114	20 juillet..	Buenos Ayrean	Glasgow	997		448	5	453		13 19	28							97
115	21 do	Lake Winnipeg	Liverpool	241		562	20	582		10 69	15							176

116	22 do	Ashanti	Bristol	146		326	50	376		6 42	1							122
117	23 do	Escalona	Newcastle			220		220		3 30								122
118		Kastalia	Glasgow			464		464		8 76	36							122
119	25 juillet	Rosarian	Londres	449		278		278		6 42								
120		Gerona	do			300		300		13 85	187							100
121		Queensmore	do	547		442		442		11 92	51							100
122		Oakmore	Liverpool	922		672		672		14 69								
123	27 juillet	Norwegian	Glasgow			451		451		8 42	33							
124	29 do	Lake Huron	Liverpool	142		603	35	638		12 28	40							64
125		Concordia	Glasgow			410		410		6 15								30
126		Fremona	Londres	224		283		283		5 37								
127	30 juillet	Concordia	do			279		279		14 99	216							60
128		Memnon	Bristol	119		316		316		5 34								
129	31 juillet	Carthaginian	Liverpool			813		813		13 20	20						33	
		Total pour juillet		15,736		19,078	538	19,636		428 83	1,756						923	5,273
		Rapporté auparavant		6,566		36,474	537	37,011		588 19	3,032						1,491	2,856
		Total, 31 juillet 1897		22,302		55,552	1,095	56,647		1,017 02	4,788						2,414	8,129

* Chevaux sont compris dans les Règlements, à 5 cents chacun.

Ralevé du bétail vivant expédié du port de Montréol dans le cours du mois d'août 1897.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Grain pour nourrir les animaux.	Foin pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en transit.
	1897.									$ c.					liv.	liv.		
130	1er août	Ruperra	Cardiff.			163		163		2 45							6	
131		Ormidale	Londres	313		225		225		4 95							10	
132		Montezuma	do			386		386		8 34	51						18	
133	3 août	Sarmatian	Glasgow			427		427		7 76	27						19	
134	4 do	Lake Ontario	Liverpool			376	28	404		9 96	78						22	
135	5 do	Amarynthia	Glasgow			412	5	417		8 36	42						20	
136		Merrimac	Bristol			389	30	419		6 34	1						18	
137	6 août	Iona	Londres			374		374		14 61	180						26	
138		Lord Gough	Newcastle	194		297		297		6 93	30						16	
139	7 août	Ottoman	Liverpool			874		874		13 11							36	
140		Straits Menai	Manchester			344		344		5 16							14	
141	8 août	Parkmore	Londres	406		340		340		7 13							15	
142		Brazilian	do	257		427		427		9 70	40						27	
143	9 août	Baltimore	Liverpool	183		675		675		11 04							28	
144	10 do	Alcides	Glasgow			238		238		5 22	33						11	
145		Sardinian	do			445		445		6 68							18	
146	11 août	Lake Superior	Liverpool			385		385		8 23	49						11	
147	12 do	Keemun	Glasgow			265		265		3 98							11	
148	13 do	Craftsman	Liverpool			434		434		6 51							17	
149		Etolia	Bristol			276	30	306		4 59							12	
150		Devona	Londres	97		391		391		13 21	137						24	
151	14 août	Laurentian	Liverpool			818		818		12 27							32	
152	15 do	Bellona	Newcastle			270		270		4 10	1						11	
153		Grecian	Londres	991		314	30	344		10 12							18	
154	17 août	Pomeranian	Glasgow			461		461		7 87	19						19	
155	18 do	Montevidean	Londres			417		417		7 21	19						18	
156		Boston City	do			206		206		8 04	99						9	
157	19 août	Montcalm	Bristol			345		345		6 18	20						16	
158		Tritonia	Glasgow	399		442		442		9 48	17						18	
159	20 août	Hurona	Londres			343		343		16 00	217						26	
160	21 do	Milwaukee	do	640		443	41	514		17 21	132						32	
161		Rossmore	Liverpool			722		722		10 83							29	
162	22 août	Ganges	Newcastle			208	10	218		3 27							10	
163	24 do	Buenos Ayrean	Glasgow	549		446		446		9 44							21	32

164	25 do	Lake Winnipeg	Liverpool	....	...	594	.....	594	....	10 11	24	...	....	....	....	....	27	.....
165	26 do	Omiston	Londres	1,736	...	359	.....	359	....	14 07	......	....	....	....	....	....	22	.....
166	....	Lycia	do	....	...	260	46	306	....	4 59	......	....	....	....	....	....	12	.....
167	....	Kathalia	Glasgow	....	...	405	.....	405	....	6 33	5	....	....	....	....	....	17	.....
168	27 août	Kildonia	Londres	....	...	304	.....	304	....	12 56	160	....	....	....	....	....	32	.....
169	28 do	Numidian	Liverpool	....	...	378	.....	378	....	7 37	34	....	....	....	....	....	18	32
170	....	Scotsman	do	....	...	683	.....	683	....	11 95	34	....	....	....	....	....	30	.....
171	29 août	Escalona	Newcastle	....	...	223	10	233	....	5 25	35	....	....	....	....	....	11	.....
172	....	Cynthiana	Manchester	....	...	370	.....	370	....	5 55	......	....	....	....	....	....	15	.....
173	30 août	Oakmore	Liverpool	874	...	674	.....	674	....	14 48	......	....	....	....	....	....	30	.....
174	31 do	Norwegian	Glasgow	177	...	441	.....	441	....	9 36	37	....	....	....	....	....	20	.....
		Total pour août		6,876	...	18,269	260	18,529	...	388 20	1,521	....	....	....	4,907,560	1,583,411	887	813
		Rapporté aup'av'nt		22,302	109	55,552	1,095	56,647	195	1,017 02	4,788	25	....	....	14,251,527	4,977,020	2,314	8,129
		Total à ce jour		29,118	...	73,821	1,355	75,176	....	1,405 22	6,309	....	....	....	19,159,087	6,560,431	3,301	8,942

Relevé du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours du mois de septembre 1897.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des Etats-Unis en transit.
	1897.									$ c.					liv.	liv.		
175	1er sept.	Lake Huron	Liverpool			553		553		10 60	46						25	
176		Rosarian	Londres	1,770		40		40		9 45							10	82
177	2 sept.	Concordia	Glasgow			414		414		6 21							16	
178	3 do	Gerona	Londres			316		316		13 57	177						22	
179	4 do	Memnon	Bristol			172	20	192		2 88							8	83
180		Carthagenian	Liverpool			801		801		12 02							32	
181		Queensmore	Londres	1,126		166	10	176		8 27							12	112
182	5 sept.	Fremona	Liverpool			550		550		8 25							22	96
183	7 do	Sarmatian	Glasgow	299		443		443		8 15							19	
184	8 do	Ormidale	Londres	1,081		146		146		7 60							11	
185		Lake Ontario	Liverpool			233	30	233		10 15	124						17	
186		Baltimore	do	602		634	40	674		13 12							29	
187	9 sept.	Carlisle City	Antwerp							0 05	1						1	
188		Amarynthia	Glasgow			445		445		7 55	17						19	
189		Ruppera	Cardiff	76		135	20	155		2 71							6	
190	10 sept.	Cervona	Londres			64	20	84		5 26	80						7	
191	11 do	Ottoman	Liverpool			783		783		11 75							30	557
192		Merrimac	Bristol			279		279		4 24	1						11	134
193	12 sept.	Montezuma	Londres	1,193		273	10	283		14 07	77						29	
194	14 do	Sardinian	Glasgow	289		450		450		10 40	44						22	50
195	15 do	Keemun	do			269		269		4 04							11	45
196		Lake Superior	Liverpool			447	50	497		8 01	11						20	
197		Brazilian	Londres	1,008		146	20	166		7 53							11	
198		Iona	do			290		290		16 95	252						27	
199		Nankon	Newcastle	144		235		235		6 35	42						12	
200	16 sept.	Alcides	Glasgow	141		253		253		4 75	19						11	45
201		Montcalm	Bristol	352		315	51	366		7 25							15	
202		Stockholm City	Manchester	319		162	29	191		4 47							9	
203	18 sept.	Vancouver	Liverpool							0 90	18						1	
204		Laurentian	do			787		787		13 36	31						33	
205		Parkmore	do	930		314	20	334		11 16	30						19	
206	21 sept.	Pomeranian	Glasgow	408		440	10	450		11 09	46						23	45
207	22 do	Glenarm Head	Belfast							1 00	20						1	
208		Grecian	Londres	1,255		392		392		14 21	41						25	

209		Devona	do			400		400		15 30	186						29	
210	23 sept.	Tritonia	Glasgow	281		434		434		9 22	26						21	72
211		Etolia	Bristol			315		315		4 83	2						13	
212		Rossmore	Liverpool			722		722		10 83							29	
213	26 sept.	Lord Gough	Newcastle	150		257	25	282		7 48	50						15	
214		Buenos Ayrean	Liverpool			746		746		11 19							30	
215		Montevidean	Londres	1,571		245		245		12 68	23						20	
216	28 sept.	Peruvian	Glasgow			427		427		6 41							17	24
217	29 do	Lake Winnipeg	Liverpool			404	36	440		8 86							19	
218		Hurona	Londres			350		350		15 95	214						27	
219	30 sept.	Kastalia	Glasgow			359		359		7 94	51						17	69
220		Ganges	Newcastle			183	40	223		3 35							9	
		Total pour septembre		13,305		15,789	431	16,220		391 39	1,629				4,828,137	1,496,391	812	1,414
		Rapporté auparavant		29,118	139	73,821	1,355	75,176	206	1,405 22	6,309	31			19,159,087	6,560,431	3,301	8,942
		Total à ce jour		42,423	139	89,610	1,786	91,396	206	1,796 61	7,938	31			23,987,224	8,046,822	4,113	10,356

Relevé du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours d'octobre 1897.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.	Bétail des États-Unis en transit.	Bétail à embarquer à Québec.
	1897.									$ c.									
221	1er oct.	Lycia	Bristol			271	35	306		4 59							12		
222	2 do	Scotsman	Liverpool			720		720		10 80	1						28		
223		Numidian	do			412		412		9 23	61						21		
224	4 oct.	Ormiston	Londres	1,793		355		355		14 40							22		
225	5 do	Norwegian	Glasgow	330		450		450		8 40							18	45	
226		Concordia	do			244		244		3 66							9	44	
227		Oakmore	Liverpool	935		675		675		14 80							30		
228	6 oct.	Lake Huron	do	660		155		155		6 63	20						6		
229		Tower Hill	do			492		492		7 38							16		
230		Escalona	Newcastle			182		182		4 43	34						10		
231	9 oct.	Labrador	Liverpool							0 85	17						1		
232		Carthaginian	do			807		807		13 36	25						34		
233		Gerona	Londres			400		400		11 05	101						23		
234	10 oct.	Rosarian	do	605		380		380		8 73							18		
235		Fremona	Liverpool			550		550		8 25							23		
236		Montrose	Bristol			324	45	369		5 54							14		
237		Belgian King	Londres			200		200		3 00							8		
238	12 oct.	Kildona	do			300		300		7 50	60						15		
239		Sarmatian	Glasgow	299		436		436		9 99	39						21	30	
240		Amarynthia	do			257		257		3 86							10	44	
241		Memnon	Liverpool			301		301		4 52							12		
242		Lake Ontario	do							1 80	36						2		
243		Lavonian	do			512		512		7 78	2						21		
244		Baltimore	do	591		650	30	680		13 16							29		
245	14 oct	Barnesmore	do			272		272		4 08							11		
246	15 do	Keemun	Glasgow			267		267		4 00							11	45	
247		Boston City	Londres	214		283		283		5 32							12		
248		Montcalm	Bristol			263		263		5 25	26						12		
249	16 oct.	Ottoman	Liverpool	1,184		56		56		6 76							28		490
250	17 do	Alcides	Glasgow			298		298		4 12	20						9		
251		Sardinian	do	225		332		332		6 11							14	30	
252		Ormidale	Londres	1,582		76		76		9 05							10		
253		Romanian	Liverpool			426		426		7 04	13						18		
54	19 oct.	Cervona	London	84		392		392		11 05	95						15		

255		Lake Superior	Liverpool			75		75		1 13							12		262
256	21 oct.	Queensmore	Londres	190		36		36		1 49							24		560
257	22 do	Avlona	Newcastle			144	35	179		4 54	37						9		
258		Merrimac	Bristol	145		271	20	291		7 99	58						17		
259	23 oct.	Laurentian	Liverpool			763		763		12 95	30						33		
260		Vancouver	do							0 35	7						1		
261	24 oct.	Brazilian	Londres	1,331		238		238		12 38	43						18		
262	26 do	Pomeranian	Glasgow	259		272		272		7 68	46						20		118
263		Tritonia	do	262		295		295		8 14	48						16	130	
264	28 oct.	Cynthiana	Manchester			221	20	241		3 62							10		
265		Etolia	Bristol			287		287		4 31							11		
266	30 oct.	Ruppera	Cardiff			102	52	154		2 31							6	18	
267		Parkmore	Londres	410		73		73		3 15							5		
268		Devona	do			350		350		10 05	96						20		
269	31 oct.	Grecian	do	1,306		273		273		10 63							16		
		Total po r octobre		12,405	19	15,048	237	15,285		337 21	915				5,285,585	940,375	761	386	1,430
		Rapporté, 30 septembre 1897		42,423	191	89,610	1,786	91,396	241	1,796 61	7,938	45			23,987,224	8,046,822	4,113	10,356	
		Total pour la saison		54,828	191	104,658	2,033	106,681	241	2,133 82	8,853	45			29,272,809	8,987,197	4,874	10,742	1,430 *

* Le bétail en transit est compris dans les totaux. Celui envoyé à Québec à cause de l'eau basse n'y est pas compris.

Montréal, 31 octobre 1897.

POPE et MORGAN,
Inspecteurs.

ANNEXE Nº 8.

RELEVÉ des quais sous le contrôle du ministère de la marine le 30 juin 1897.

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Ontario.				$ c.
Ile Cockburn	Alfred Monck	30 mai 1889	25 p. 100 des perceptions.	44 12
Goderich	W. Marlton	14 fév. 1894	25 do	869 21
Kingsville	A. E. Malott	6 nov. 1895	25 do	31 43
Morpeth	C. Stammers	1er août 1894	25 do	
Rondeau	W. R. Fellowes	17 déc. 1888	25 do	85 70
Sault-Sainte-Marie	Geo. Boyd	9 avril 1897	$112 par mois pendant huit mois durant la saison de navigation	485 99
Southampton	Geo. McVittie	16 août 1895	25 p. 100 des perceptions.	12 19
Summerstown	A bail			
Thessalon, Algoma	F. Leighfield	28 mai 1897	25 p. 100 des perceptions.	
Wiarton	H. R. A. Ely	10 déc. 1890	25 do	42 12
			Total	$1,570 76
Québec.				
Agnes	L. A. Roy	27 nov. 1891	25 p. 100 des perceptions.	
Anse Saint-Jean	F. Lavoie	13 mars 1895	25 do *	110 94
Baie Saint-Paul	Vacant		25 do	
Baie Saint-Paul, (Bloc isolé)	A. Simard	25 août 1891	25 do	181 64
Beauport	D. Giroux	11 nov. 1896	25 do	13 13
Berthier	D. Larochelle	14 juin 1897	25 do	29 11
Cap-à-l'Aigle	Jos. Guay	7 oct. 1896	25 do	16 50
Carleton	Jos. E. Cullen	25 mars 1896	$50 par an	61 45
Cascades	Nérée Moreau	20 août 1892	25 p. 100 des perceptions.	
Cèdres	A. Séguin	28 sept. 1896	25 do	
Chicoutimi	Juste Ouellette	2 mai 1893	25 do	216 73
Coteau du Lac	M. St.-Amour	21 sept. 1896	25 do	
Coteau Landing	J. A. Prieur	25 mai 1897	25 do	9 21
Echo Vale, Lac Mégantic	D. P. Matheson	16 mai 1894	25 do	
Grande Rivière	Geo. Beaudin	16 nov. 1896	25 do	185 74
Ile aux Grues	Jos. Painchaud	17 fév. 1890	25 do	1 10
Lacolle	R. J. Robinson	8 mars 1894	25 do	41 10
Les Eboulements	M. Tremblay	4 sept. 1894	25 do	45 00
L'Islet	Octave Morin	3 fév. 1893	25 do	
Longueuil	Chas. Poirier	22 oct. 1896	25 do	50 37
Magog	David Pippin	12 juin 1896	25 do	
Matane	L. J. Levasseur	13 oct. 1896	25 do	
Malbaie	Elie Maltais	15 août 1893	25 do	226 76
New-Carlisle	John C. Hall	4 juin 1889	25 do	219 64
Percé	T. W. Flynn	19 janv. 1893	25 do *	21 81
Port-Daniel	John Enright	11 sept. 1890	$50 par an	48 06
Rimouski	Chas. Lepage	24 juil. 1894	25 p. 100 des perceptions.	
Rivière Ouelle	J. H. dit Beaulieu	28 nov. 1892	25 do	5 60
Rivière du Loup	Louis Pinze	16 sept. 1891	25 do	109 58
Saint-Anicet	S. Dupuis	14 sept. 1896	25 do	
Saint-Alphonse de Bagotville	Abel Tremblay	7 juil. 1891	25 do	225 96
Saint-Jean d'Orléans	L. Lachance	26 sept. 1896	25 do	116 92
Saint-Jean Port Joli	J. Pelletier	14 sept. 1896	25 do	
Sainte-Cécile du Bic	L. N. Coté	20 juil. 1891	25 do	
Saint-Laurent d'Orléans	Ed. Chabot	25 août 1894	25 do	40 46
Saint-Zotique	J. M. Leroux	21 sept. 1896	25 do	
Tadousac	A. Christiansen, intér		25 do	173 42
Trois-Pistoles	D. Damour	10 mai 1895	25 do	
Saint-Thomas de Montmagny	L. L. Dionne	22 oct. 1896	25 do	5 08
			Total	$2,155 31

* La commission sur les perceptions ne devant pas dépasser $200 par année.

RELEVÉS des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Nouvelle-Ecosse.				$ c.
Arisaig	John McInnis	27 août 1892.	25 p. 100 des perceptions.	
Avonport	Robert Shaw	23 nov. 1888.	25 do	
Barrington	J. H. Christie	31 août 1896.	25 do	162 03
Bayfield	W. McDonald	30 oct. 1894.	25 do	36 47
Belliveau's Cove	St. Clair Thérieau	24 nov. 1892.	25 do	134 85
Broad Cove	John Teal	12 juin 1893.	25 do	
Broad Cove Marsh	Hugh McDonald	19 oct. 1892.	25 do	
Brooklyn	F. T. Gardiner	20 do 1882.	20 do	
Canada Creek	C. E. Eaton	23 nov. 1888.	25 do	
Anse du Cap	J. A. Ellis	14 mai 1897.	25 do	12 17
Centreville	Alfred Ward	29 do 1897.	25 do	62 42
Ruissdau Chipman	Jas. Misaner	23 nov. 1888.	25 do	
Pointe de l'Eglise	Chas. F. Belliveau	20 août 1892.	25 do	85 69
Baie des Vaches	John McAulay	10 déc. 1896.	7½ do	279 74
Cranberry Head	Abram. Thurston	16 fév. 1889.	25 do	
Jetée de Cribbens	A. R. Boyd	2 oct. 1895.	25 do	
Anse Delap	R. W. McCaul	28 nov. 1889.	25 do	10 00
Digby	W. W. Hayden	20 avril 1897.	26 do	1,646 61
Eagle Head	Nathan Leslie	9 do 1889.	25 do	
Baie de l'Est	Donald McInnis (fils de Ronald)	5 avril 1886.	50 do	
Riv. de l'E, Havre de Sheet	Malcolm McFarlane.	20 mai 1890.	25 do	
Grand Narrows, Cté Victoria,	F. H. McNeil	11 nov. 1896.	25 do	
Grand Narrows, Cté du Cap-Breton	E. A. McNeill	6 nov. 1888.	25 do	170 00
Havre de Hall	T. A. Neville	8 janv. 1897.	25 do	
Hampton	Judson Foster	25 aoû, 1888.	25 do	18 99
Harbourville	Isaac Cook	28 mai 1897.	25 do	45 44
Irish Cove	Colin Cash	28 do 1895.	25 do	
Baai Jordan	Wm. Martin	25 août 1896.	25 do	21 29
Lismore	D. A. McKinnon	5 juil. 1895.	25 do	
Maitland, (Cté de Hants)	W. B. Smith	8 juin 1894.	25 do	
Maitland, (Cté de Yarmonth).	J. Ellis	10 déc. 1896.	25 do	49 33
Margaretsville	C. S. McLean	7 mai 1897.	25 do	49 89
Anse Météghan	H. F. Robicheau	28 do 1897.	25 do	51 20
Rivière Météghan	D. D'Entremont	14 do 1897.	25 do	56 07
Pointe de la Milice	D. McIntosh	20 août 1892.	25 do	
Morden	John Redgate	16 nov. 1893.	25 do	
Pointe du Chêne (Kingsport).	Loué de la compagnie du ch. de fer			200 00
Ogilvie	M. Donnellan	13 juil. 1893.	25 p. 100 des perceptions.	29 28
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 do 1888.	25 do	43 16
Quai de Pickett	Andrew Bishop	24 déc. 1884.	25 do	
Plympton	Wm. Smith	8 août 1890.	25 do	6 00
Pointe Brulée	David Stevenson	23 nov. 1888.	25 do	
Port-Georges	W. Crawford	7 iuin 1894.	25 do	124 73
Port-Hood	V. A. McDougald	17 mai 1892.	25 do	
Port-Lorne	Freeman Beardsley	27 juin 1897.	25 do	42 69
Rivière au Saumon	J. M. Deveau	25 nov. 1890.	25 do	
Saulniersville	John T. Saulnier	25 août 1888.	25 do	40 74
Ile Tancook	Amos Hubley	28 oct. 1893.	25 do	
Tidnish	A. E. Sampson	20 août 1896.	25 do	15 00
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888.	25 do	
Tusket Wedge	Jas. Cothreau	16 fév. 1889.	25 do	
Victoria	William Brown	11 do 1889.	25 do	9 33
Wallace	Don McKenzie	16 déc. 1892.	25 do	
Pubnico-west	W. H. D'Entremont	20 sept. 1993.	25 do	
Riv. de l'Ouest, Hav. de Sheet	Malcolm McFarlane.	3 do 1889.	25 do	
Pointe Blanche	Elisha West	9 janv. 1889.	25 do	
			Total	$3,403 12

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Nouveau-Brunswick.				$ c.
Bouctouche	J. J. LeBlanc	2 mai 1892	25 p. c. des perceptions	29 27
Campbellton	Alfred J. Venner	10 juin 1893	25 do	319 67
Cap Tormente	W. B. Welsh	28 avril 1894	25 do	575 31
Clifton, Stonehaven	S. Paynes	9 nov. 1894	25 do	18 38
Dalhousie	W. J. Smith	27 juin 1891	25 do	94 34
Edgetts Landing	Thos. Barnett	5 juill. 1895	25 do	2 41
Cap Hopewell	Wm. Hamilton	9 avril 1890	25 do	70 95
Kingston	F. Jaillet	30 mars 1897	25 do	
Néguac	B. Poirier	17 juin 1897	25 do	
Quaco	W. H. Rourke	15 juill. 1892	25 do	
Saint-Louis	C. Frigand	29 oct. 1895	25 do	
Sainte-Marie	M. J. S. LeBlanc	1 mars 1897	25 do	
Tracadie	H. Robichaud	14 avril 1897	25 do	1 65
			Total	1,111 98
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale	W. C. Jenkins	4 mai 1897	25 p. c. des preceptions	
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885	25 do	17 66
Belfast	Thos. McLennan	21 juill. 1890	25 do	92 90
Quai Brush	Levi R. Ings	18 sept. 1885	25 do	90 60
Anse Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888	25 do	
Pointe de la Chapelle	Roland McCormack	1 sept. 1885	25 do	14 97
Pointe de la Chine	W. S. N. Crane	18 do 1885	25 do	
Clifton	Wm. McKay	22 do 1886	25 do	
Crapaud et jetée Victoria	James Day	12 mai 1890	25 do	116 73
Georgetown	James Bourke	2 juill. 1885	25 do	21 56
Quai de Hickey	Mark Webster	22 oct. 1896	25 do	
Higgin's-Shore	G. G. Henry	9 nov. 1891	25 do	
Pointe de Hurd	R. Robblee	6 oct. 1888	25 do	8 25
Kier's-Shore	W. Hodgson	10 juin 1895	25 do	99 10
Lambert	Angus McQueen	24 oct. 1891	25 do	
Pointe Lewis	J. G. Scrimigeour	14 do 1894	25 do	62 12
Ile McGee	Norman Gallant	9 nov. 1891	25 do	
Rivière au Vison	B. Clow	30 juin 1892	25 do	
Havre de Murray-Sud	J. McKinnon	27 janv. 1896	25 do	13 21
Crique des Neuf-Miles	Edward Harrington	29 oct. 1885	25 do	
Cardigan-Nord	Donald McIntyre	2 juill. 1885	25 do	26 77
Pinette	Alex. Young	15 juin 1896	25 do	
Pownal	M. M. Haley	13 oct. 1896	25 do	54 28
Baie Sainte-Marie	John Dickson	10 déc. 1896	25 do	
Rustico-Sud, pont du Banc d'Huîtres	D. Gallant	23 fév. 1895	25 do	8 25
Stevens et Montague	Angus McQueen	24 oct. 1891	25 do	29 00
Rivière à l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885	25 do	42 40
Rivière Tignish	Geo. Conroy	2 oct. 1891	25 do	54 30
Rivière Vernon	J. G. McKenzie	19 do 1885	25 do	96 33
Ile Boisée	M. H. McMillan	16 mai 1889	25 do	6 63
			Total	855 06

RÉCAPITULATION.

	$ cts.
Ontario	1,570 76
Québec	2,155 31
Nouvelle-Ecosse	3,403 12
Nouveau-Brunswick	1,111 98
Ile du Prince-Edouard	855 06
Total des droits de quai perçus	$9,096 23

A AJOUTER—Reçu par les capitaines des ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—

Capitaine de port	—Fort-William, Ont	$154 50	
do	Saint-Jean, Qué	40 00	
do	Cap Canso, N.-E.	5 50	
do	Chatham, N.-B	38 00	
do	Dalhousie do	15 50	
do	Hillsboro' do	82 00	
do	Vancouver, C. A	33 50	
do	Victoria et Esquimalt, C. A.	26 50	
			395 50
Revenu total des quais et havres			$9,491 73

ANNEXE

ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine

——	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01	57,609 16	61,036 47
District de Montréal	23,053 56	25,762 54	21,699 49	22,453 52	22,369 00	31,143 14
En aval de Québec	45,615 65	41,651 73	43,730 61	31,582 75	41.936 00	65,545 00
Nouvelle-Ecosse	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77	67,862 24	100,953 80
Nouveau-Brunswick	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29	23,369 12	29,266 85
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...	...	13,207 09
Construction—						
En amont de Montréal	3,136 15	...	2,976 83	8,770 55	6,940 45	18,999 38
Québec	7,323 75	7,492 59	1,543 06	...	57,818 35	39,303 87
Nouvelle-Ecosse	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31	34,760 12	90,181 79
Nouveau-Brunswick	...	...	11,555 91	8,735 73	9,561 14	16,691 06
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...	...	...
Colombie-Britanuique	...	...	...	...	...	...
Steamers fédéraux—						
Québec	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05	47,500 00	51,758 05
Nouvelle-Ecosse	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86	20,999 63	24,999 57
Nouveau-Brunswick	...	...	...	...	...	...
Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...	12,115 96	15,984 72
Examens des capitaines et lieutenants	...	...	908 12	1,407 66	4,312 07	6,466 18
Expédition à la baie d'Hudson	...	...	...	...	...	...
Enquêtes au sujet des nauvrages	...	...	140 00	...	874 00	1,068 89
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18	21,000 00	21,000 00
Hôpitaux de marine	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93	23,536 16	27,150 43
Service météorologique	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,379 82	12,618 15	18,830 54
Enregistrement des navires canadiens	...	...	...	...	...	...
Enlèvement des obstacles à la navigation	...	...	2,350 07	1,000 00	...	...
Récompenses pour sauvetage de vies	...	...	...	...	2,284 32	1,975 13
Service de signaux	...	...	...	...	...	...
Inspection des bateaux à vapeur	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00	8,500 00	13,266 00
Levé hydrographiq. de la baie Georgienne	...	...	...	...	...	...
Police riveraine, Montréal	27,445 35	10,238 71	9,423 31	8,030 00	10,000 00	14,453 87
do Québec		12,623 59	9,038 62	9,370 73	10,348 00	18,200 00
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96	22,644 52	25,336 04
Communication par steamers—						
Entre Québec et les provinces maritimes	...	...	...	...	...	...
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...	...	...	...
Achat de steamer pour remplacer—						
Le *Glendon*	...	...	...	...	...	...
Le *Lady Head*	...	...	...	...	...	...
Service postal d'hiver, I.P.-E	...	...	...	...	...	...
Observations des marées	...	...	...	...	...	...
Gratifications	...	...	...	...	...	...
Levé hydrographique, Burrard Inlet	...	...	...	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...	...	...	...
	371,070 56	360,899 90	367,129 11	389,537 12	518,958 49	706,817 92

No 9.

depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1897.

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
60,798 75	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61	67,541 21	71,048 50
20,939 13	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 09	14,917 95	16,523 88	14,326 36	21,643 05
102,056 09	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87	89,781 29	91,098 66
114,711 91	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60	128,918 59	137,846 15
53,439 04	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82	63,921 90	66,073 00
3,357 71	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17	12,997 33	16,985 72
18,519 50	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99	17,570 72	17,803 00
24,461 86	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 90	11,993 75	13,297 81	14,180 02	13,581 00
41,950 82	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75	7,539 76	3,731 31
51,867 94	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01	7,758 36	13,355 00
31,572 60	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53	4,578 52	2,253 80
....	....	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50	8,150 05	3,092 00
4,353 93	8,799 07	8,477 67	29 66	....	....	....	8,655 39	3,237 90
64,490 00	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93	64,973 00	44,923 98
30,008 99	22,992 62	133,826 08	38,839 39	43,027 00	42,016 53	32,574 64	34,700 60	31,049 74
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,333 05	14,429 52	15,139 95	23,911 97
10,555 67	41,796 74	19,156 56	16,095 90	12,193 40	8,460 68	9,733 34	11,788 09	8,504 61
4,520 19	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43	3,888 41	3,982 00
....	....	....	....	....	....	....	....	....
2,313 [illegible]1	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73	310 48	863 19
20,456 45	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	12,991 22	19,964 33	19,938 12
45,986 87	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00	32,218 94	33,162 45
36,760 59	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51	46,163 54	47,464 07
272 30	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75	607 43	2,013 28
....	450 00	....	293 00	462 00	305 86	825 00	150 00	1,116 51
4,931 78	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,833 10	2,263 15	1,806 13	2,212 00
1,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....
10,291 58	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34	12,211 65	14,835 00
....	....	....	....	....	....	....	....	....
12,370 86	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 06	21,953 26	21,994 74
26,526 66	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48	13,497 81	20,321 82
30,087 23	31,326 18	32,789 18	32,304 12	32,682 50	33,610 19	35,083 95	36,447 50	36,789 46
15,000 00	10,000 00	10,000 00	....	....	....	....	....	....
....	....	750 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
845,150 09	844,586 09	970,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,360 89	761,730 62	774,831 53

ANNEXE

ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine

——	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal	70,116 68	70,788 27	70,697 89	85,718 98	75,690 74	85,588 70
District de Montréal	22,260 32	22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49	17,510 17
En aval de Québec	102,784 99	101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80	108,278 67
Nouvelle-Ecosse	150,793 17	142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53	133,009 92
Nouveau-Brunswick	75,947 92	86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28	73,465 49
Ile du Prince-Edouard	17,907 27	19,059 62	20,218 83	22,282 52	17,852 13	14,796 62
Colombie-Britannique	18,349 06	18,107 54	15,457 76	14,783 75	16,230 43	19,604 63
Cap-Race	....	....	....	....	4,453 25	5,124 20
Construction—						
En amont de Montréal	9,782 27	18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20	6,341 97
Québec	9,672 50	3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00	2,287 86
Nouvelle-Ecosse	9,422 75	12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89	5,533 48
Nouveau-Brunswick	1,022 57	2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75	1,542 61
Ile du Prince-Edouard	1,934 49	2,158 60	879 40	....	384 60	....
Colombie-Britannique	1,005 26	9,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84	6,918 00
Imprimeur de la reine	....	....	....	....	26 58	....
Steamers fédéraux—						
Québec	45,156 13	43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52	}
Nouvelle-Ecosse	37,841 07	27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10	}
Nouveau-Brunswick	....	....	....	24,633 26	14,337 23	} 150,659 19
Ile du Prince-Edouard	19,680 00	19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67	}
Colombie-Britannique	25,484 00	16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07	}
Département	....	....	....	....	13,288 83	}
Examen des capitaines et lieutenants	4,021 20	5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98	5,063 96
Expédition à la baie d'Hudson	....	480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61	165 00
Enquêtes au sujet des naufrages	875 64	830 12	385 15	592 63	520 14	513 91
Hôpital de la marine, Québec	19,998 53	19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96	18,777 62
Hôritaux de la marine	29,880 78	31,401 30	45,371 29	32,229 02	32,545 35	30,667 67
Service météorologique	51,990 25	56,418 16	56,625 46	56,898 33	57,140 74	59,986 10
Enregistrement des navires canadiens	168 84	189 27	237 88	157 13	233 13	897 02
Enlèvement d'obstacles à la navigation	35 80	342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83	2,500 94
Récompenses pour sauvetage de vies	2,534 60	2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94	6,825 48
Service des signaux	3,365 33	6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17	4,441 59
Inspection des bateaux à vapeur	16,209 00	21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,837 80	21,430 45
Levés hydrographiques	77 81	26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55	19,424 14
Police riveraine, Montréal	15,798 24	19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47	18,725 95
do Québec	22,520 41	22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65	18,553 57
Gouvernement civil	37,988 39	38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62	32,728 78
Communication par steamers—						
Entre Québec et les provinces maritimes	....	....	....	....	....	....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	....	....	....	....	....	....
Réparations au quai	....	....	....	....	....	....
Achat de steamers pour remplacer...						
Le *Glendon*	395 55	56,164 71	47,238 03	....	....	....
Le *Lady Head*	....	....	....	....	....	....
Service postal d'hiver, I.P.-E	....	....	....	5,985 42	6,312 93	7,740 25
Observations des marées	....	....	....	....	....	....
Gratifications	....	....	....	....	....	....
Levé hydrographique, Burrard Inlet	....	....	....	....	....	....
Commerce d'exportation du bétail	....	....	....	....	....	....
Levé hydrographique, baie de Quinté	....	....	....	....	....	....
Secours aux nav. canadiens en détresse	....	....	....	....	....	....
Equipement des navires	....	....	....	....	....	....
Veuve de feu A. Warner	....	....	....	....	....	....
McDonald, Frères	....	....	....	....	....	....
Rapports parlementaires	....	....	....	....	....	....
Enquête à l'effet du canal d'assain de Chicago	....	....	....	....	....	....
John McDonald	....	....	....	....	....	....
Longitude de Montréal	....	....	....	....	....	....
	825,010 82	927,241 61	1,029,901 14	980,120 59	917,557 31	883,250 85

N° 9—*Fin.*

à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1897—*Fin.*

1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
$ cts.	$ cts.	$ c.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
72,621 23	84,035 65	93,180 72	87,033 61	87,598 15	78,090 69	82,541 16	87,256 28	80,961 06
12,285 79	118,750 70	122,471 89	116,531 27	120,404 19	124,348 80	124,763 81	124,143 66	126,604 97
112,690 20								
140,197 15	139,459 56	139,916 83	148,815 26	150,445 26	137,339 73	140,877 53	123,234 65	124,671 19
78,285 79	61,608 91	61,089 31	66,886 69	71,079 46	59,917 96	69,654 46	63,018 64	56,771 02
19,118 51	16,968 80	19,000 46	17,069 98	16,819 64	15,569 39	17,976 67	17,988 15	16,429 23
16,877 12	16,411 49	19,595 22	26,858 68	24,413 27	27,240 77	21,734 18	24,770 44	25,679 52
7,358 01	....	....	....	....	....	....	....	....
8,623 76	25,863 09	9,796 28	21,704 05	8,766 62	12,581 15	2,699 40	11,993 84	9,527 84
12,203 06		3,723 14	809 27	10,097 18	4,743 13	3,004 14	3,300 00	296 26
6,039 91		4,596 94	1,965 16	4,381 24	3,104 77	4,737 03	1,842 94	61 71
2,966 36		208 16	1,845 35	1,271 15	115 45	1,597 89	200 00	1 60
....		410 00	1 56	....	1,604 00	....	....	452 90
1,890 00		14,417 25	9,478 81	2,958 61	6,357 43	180 83	225 50	569 99
40 14		....	....	....	....	....	....	....
126,629 33	114,956 20	111,437 03	145,899 61	163,097 46	178,183 97	169,661 64	145,315 28	136,940 11
4,381 04	4,117 83	4,255 24	6,363 88	4,116 99	3,745 33	2,757 29	4,062 82	3,536 29
....	....	....	....	....	....	....	....	19,091 32
516 67	888 94	1,172 77	603 21	643 49	850 81	351 15	483 98	565 25
18,643 14	10,279 08	751 75	....	....	....	....	....	....
33,689 20	31,450 03	33,303 37	34,106 83	35,757 07	38,403 94	38,589 05	36,682 96	37,984 71
58,577 07	58,452 10	62,457 10	67,138 06	64,165 60	66,440 96	64,588 34	66,600 29	67,397 71
179 21	647 52	1,207 07	462 59	1,476 19	394 00	207 40	517 60	531 65
3,603 65	5,737 26	3,633 65	2,878 68	1,554 53	202 02	2,217 36	456 38	631 86
5,503 44	8,150 92	4,952 20	6,398 93	7,432 64	8,014 67	6,591 34	8,004 38	5,955 19
5,092 54	4,976 80	4,700 79	5,014 42	5,040 58	4,668 93	5,311 74	5,338 76	5,986 12
22,313 03	20,989 52	22,183 76	22,736 59	24,386 95	25,961 36	26,385 88	26,321 27	26,837 83
17,808 46	17,969 23	17,677 51	16,451 10	17,542 11	31,461 76	12,653 28	15,099 63	12,352 99
16,948 82	13,167 00	573 80	....	....	....	....	....	....
14,698 68	8,620 61	7,279 85	6,161 60	5,436 23	....	....	....	....
43,501 96	42,835 78	43,253 67	43,195 31	56,477 27	54,988 88	71,373 82	....	74,801 37
....	....	....	....	....	....	....	....	....
143,505 60	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	84 90	1,007 65	824 38	2,644 69	1,795 56
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....
1,842 47	2,752 67	7,012 70	3,309 44	4,376 96	6,497 03	6,138 18	7,779 69	21,931 05
....	244 75	1,888 71	711 59	5,099 17	10,172 61	11,507 24	9,627 45	13,166 20
200 00	80 00	1,025 00	....	....	3,261 32	....	....	....
....	....	1,690 12	2,580 45	....	....	....	....	....
....	....	520 85	1,411 57	1,711 73	1,350 83	2,268 74	2,887 24	....
....	....	....	....	2,085 45	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	7 30	....	....
....	....	....	....	....	....	500 00	746 89	....
....	....	....	....	....	....	160 00	....	....
....	....	....	....	....	....	4,000 00	....	....
....	....	....	....	....	....	....	291 08	....
....	....	....	....	....	....	....	2,500 00	....
....	....	....	....	....	....	....	200 00	243 42
....	....	....	....	....	....	....	....	....
1,023,801 34	807,417 53	885,410 11	861,426 80	898,720 03	905,654 34	895,828 28	793,634 49	867,772 90

ANNEXE No 10

RAPPORT DE M. ALFRED OGDEN SUR LES POSTES DE SAUVETAGE.

BEDFORD, N.-E., 4 octobre 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de l'inspection des postes de sauvetage des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick pour l'année 1897.

Poste de l'île du Diable.

Inspecté le 1er septembre. Le canot est en bon état et gentiment peinturé. Un prolongement de 20 pieds aux cales de lancement permettrait de mettre à la mer le canot à marée basse, ce qu'on ne peut faire actuellement, attendu qu'il y a un espace de deux pieds et demi entre l'extrémité de la cale de lancement et le niveau de l'eau basse. Le patron rapporte que le toit du hangar à bateau fait eau, mais la construction en question étant pour ainsi dire toute neuve, la voie d'eau doit être insignifiante, et je lui ai conseillé de remarquer l'endroit et d'y faire la réparation nécessaire au moyen de quelques bardeaux. On a besoin des objets suivants : 6 gilets en liège neuf, une boussole pour le canot et une perche à gaffe.

Poste de l'Anse aux Harengs.

Inspecté le 2 septembre. Le patron était absent, mais j'ai trouvé le canot, l'abri et les appareils en excellent état. Il faut deux fanaux pour remplacerles deux anciens brisés lors d'une expédition à une épave.

Poste de la Tête-Blanche.

Je suis arrivé à cette île par le bateau du gouvernement le *Newfield*, se rendant à l'île de Sable, le 9 septembre, Le patron et son équipage étaient tous présents ; on a fait un lancement et exercé l'équipage.

Tout est à l'ordre, sauf le canot, qui a besoin d'être peinturé. Le patron rapporte qu'il n'a pas reçu de peinture depuis deux ans. On a besoin d'une boussole et d'un fanal.

Poste de l'île de Sable.

Je suis arrivé à l'île de Sable le 10 septembre par le bateau du gouvernement le *Newfield*, et j'y ai visité tous les postes.

Il paraît régner ici un ordre et un système parfaits sous l'œil du surintendant, et je n'ai à faire aucune suggestion qui soit de nature à donner plus d'efficacité au service, si ce n'est de demander qu'on remplace le vieux bateau par un autre plus convenable. C'est là un sujet sur lequel j'ai déjà fait des rapports complets et répétés.

Le surintendant m'informe qu'il a éprouvé le nouveau canon Lyle, qu'on a fait parvenir à l'île l'an dernier, et il trouve qu'il coûte moins que les fusées, et que la manière dont il projette les cordes donne pleine et entière satisfaction.

Poste de l'île Scattarie.

Inspecté le 17 septembre. Le canot et tous les appareils sont en bon ordre. On a établi le nouveau treuil que j'avais recommandé dans mes rapports précédents : on y a aussi besoin d'une hache, d'un seau en fer galvanisé, d'une boussole et soixante brasses de câble de manille à 18 brins. Le nouveau gardien du phare, M. Martell, m'informe qu'il n'y a pas d'équipage organisé pour le canot cette année. Je suggérerais qu'il fût autorisé à embauché tout de suite un équipage.

Ile Saint-Paul.

Inspectée le 25 septembre. Le surintendant, M. Campbell, n'y est préposé que depuis quelques jours, et ne faisait que de commencer à organiser les choses à son goût, mais c'est un ancien surintendant et il a de l'expérience, ayant passé plusieurs années dans l'île. Tout va être bientôt mis en bon état.

Il n'y a dans l'île qu'un seul bateau à ressac vieux d'un an ; dans mon opinion ce n'est pas assez.

L'an dernier, l'ancien surintendant, M. McLeod, était d'opinion que 2 chaloupes à compartiments étanches à l'avant et à l'arrière conviendraient pour ce poste, où l'on pourrait s'en servir quand il n'est pas possible de lancer le bateau à ressac.

Comme il n'y a que quatre hommes au poste principal, y compris le surintendant et le mécanicien pour le sifflet avertisseur de brume, j'ai appuyé la suggestion de M. McLeod, et le *Newfield* a transporté à l'île deux chaloupes neuves ; on ne les a tout de même pas débarquées, le surintendant ayant dit qu'il n'en avait pas besoin, mais qu'il ne désirait avoir qu'un petit bateau à ressac de 15 pieds de quille. Il n'a probablement pas l'habitude de se servir des chaloupes, et se trouverait mieux dans un petit bateau à ressac.

Le téléphone a été enlevé de l'Anse-Trinité, et le surintendant croit qu'on n'en a plus besoin à cet endroit.

Le nouveau canon pour lancer les cordes n'a pas encore subi d'épreuve ; on lui en fera subir une dès que le surintendant sera bien établi dans ses nouveaux quartiers, qui sont à la maison du sifflet de brume.

Poste de l'île Pictou.

Inspecté le 28 septembre. Le canot et les appareils sont en excellent état, sauf les cales de lancement, qui auront besoin de radoub à l'ouverture de la navigation au printemps, pour une somme de $10. Je recommanderais que le patron fût autorisé à faire les réparations nécessaires, vu qu'il peut avoir le bois de service à meilleur marché l'hiver que l'été.

Le patron et deux hommes d'équipage demeurent à l'extrémité est de l'île, deux hommes demeurent à une distance de deux milles, et deux autres à quatre milles du hangar du canot. Si l'on a besoin de ceux-ci pour le service, il faut faire huit milles de chemin pour les avoir. Le patron recommande de remplacer ces deux hommes par deux autres demeurant près du hangar du canot, et je suggère qu'il soit autorisé à opérer immédiatement ce changement.

Poste de l'île au Mouton.

Je suis arrivé à ce poste par le vaisseau du gouvernement le *Lansdowne*, et j'ai trouvé le canot et les appareils en bon état, sauf les pentures du dalot qui sont hors de service par l'usure. Il faut donc des pentures de 3 pouces en cuivre, et une rame de seize pieds.

Le patron et les hommes de l'équipage étaient tous présents, mais comme une grosse mer battait alors la côte, je n'ai pas jugé prudent de lancer le canot, de peur de le briser sur la cale de lancement, laquelle est en si mauvais état qu'il va falloir $50 pour la réparer. Il faut aussi deux portes pour le hangar du bateau ; coût probable, $10.00.

Poste de la Blanche.

Inspecté le 25 octobre. Canot et appareils en bon état; on a besoin de 2 fanaux et de 16 boulons à œil pour les amarres de sauvetage du canot; le coût do ces boulons à œil sera d'environ 5 cents la pièce.

Poste du Cap de Sable.

Inspecté le 25 octobre. Le canot est en bon état. On n'y a pas envoyé les gilets de liège dont j'avais recommandé l'acquisition dausun des rapports précédents, et il n'y en a pas du tout dans l'île.

J'ai déjà recommandé dans un rapport de donner à ce poste un bateau Beebe-McLellan, et qu'on embauche un équipage de volontaires de Hawke-Passage. Je crois encore que cette mesure serait recommandable.

Poste de l'île aux Phoques.

Inspecté le 25 octobre. Le canot et les appareils sont en parfait ordre. On a besoin do deux gaffes et d'une boussole.

La maison d'habitation du patron et des hommes d'équipage a besoin d'être reprise en sous-œuvre; coût approximatif $10, et il faut des réparations à l'intérieur pour la rendre confortable.

Poste de l'île à la Vase.

Je suis arrivé à ce poste de nuit, le 25 octobre, et ai trouvé qu'il n'y avait qu'un seul homme habitant dans l'île. Il ma dit que la "Mud Island Lobster Co.", qui est propriétaire de l'île, avait l'intention d'y placer un autre homme pour l'hiver.

Je suis d'opinion qu'il devrait y avoir sur l'île pendant l'hiver au moins trois hommes; ce nombre est nécessaire pour faire le lancement du canot, et comme cette compagnie reçoit une subvention du ministère pour l'entretien du bateau, le service devrait être efficacement fait.

Poste d'Yarmouth.

Inspecté le 26 octobre. Le canot et son grément sont en bon état, mais la cale de lancement requiert des réparations pour environ $10, et je recommande que le patron soit autorisé à les faire, vu qu'il y a danger de détruire le canot si l'on tentait de le lancer dans un gros temps.

Poste du Cap Tourmente.

Je suis arrivé au cap le 28 octobre et ai trouvé qu'il n'y avait pas eu d'équipage organisé cette saison, et le canot a été transporté à l'ancien hangar au Cap Jermain, à environ deux milles au nord du nouveau hangar. Je n'ai pu avoir la clef du hangar du canot qu'après avoir attendu 24 heures, et l'ancien patron m'a dit que le canot était en bon état quand il a été mis à cet endroit. Je suis donc retourné chez moi et ai commencé à recevoir des réclamations pour primes de pêche.

Poste de l'Anse Duncan.

Inspecté le 15 novembre 1897. L'encadrement du compartiment étanche d'avant du bateau est brisé, et le blindage de cuivre en feuille qui le recouvre à l'extérieur se détache etlaisse entrer l'air. A tous autres égards le canot est en bon état, le hangar canot est propre et coquet, et tous les appareils sont en bon ordre.

Je recommande d'envoyer à cet endroit, aussitôt que possible, un homme compétent pour y faire les réparations nécessaires. Un sinistre peut s'y produire à n'importe quel moment, et je considère le bateau comme impropre et peu sûr dans son état actuel.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALFRED OGDEN.

POSTES DE SAUVETAGE.

Situation des postes de sauvetage

Postes.	Quand établi.	Patrons.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.
Blanche, N.-E..........	— sept. 1895	W. A. B. Smith.	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq.ex., 2 fois par mois.
Cap Sable, N.-E........	....	Gardien du phare	Pas d'équip. organisé.	....	....
Cobourg, Ont........ ...	7 nov. 1882	D. Rooney......	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq.ex., 2 fois par mois.
Collingwood, Ont........	2 sept. 1885	P. Doherty	6	do ..	do ....
Ile du Diable, N,-E.....	1885......— Rétabli en 1890.	F. Edward	6	do ..	do ....
Anse Duncan, N.-E.....	1886........	R. E. Monk	6	do ..	do ....
Goderich, Ont..........	21 oct. 1886	Wm. Babb......	6	do ..	do ....
Anse aux Harengs, N.-E.	....	J. Dempsey,....	Pas d'équip. organisé.	....	....
Ile à la Vase, N.-E......	....	J. Pitman	do	$80	....
Ile Pelée, Ont...........	....	A. Henning. ...	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq.ex., 2 fois par mois.
Ile Pictou, N-E.........	23 nov. 1889	Alex. Currie, 1896	6	do ..	do ....
Pointe au Peuplier, Ont.	20 avril 1883	L. Spafford......	6	do ..	do ....
Port-Hope, Ont.........	6 nov. 1889	C. R. Nixon ...	6	do ..	do ....
Port-Mouton, N.-E.....	do —, 1889	Jos. Frausel	6	do ..	do ....
Port-Rowan, Ont...	19 oct. 1883	Richard Clark ..	6	do ..	do ....
Port-Stanley, Ont........	25 juin 1885	Wm. Berry.....	6	do ..	do ....
Ile de Sable N.-E.......	1885........	Surintendant de l'établissement de secours.	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surintendant et personnel de l'établissement de secours.	
Scatterie, N.-E..........	1885 .... Rétabli en 1890.	J. N. Brown....	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq.ex., 2 fois par mois.
Ile au Phoque, N.-E....	1880.........	T. Hitchins.....	7	$250 par an.......	$100 chaque par an.
Ile Saint-Paul, N -E....	....	Sur. de l'établis. de secours.	Pas d'équip, organisé.	....	....
Cap-Tourmente, N.-B...	août—, 1893	W. B. Walsh, Bayfield.	do	....	....
Toronto, Ont	1er mars 1883	W. Ward.	6	$75 p. an et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaq.ex., 2 fois par mois.
Wellington, Ont........	17 do 1883	H. McCullough..	6	do ..	do ....
Whitehead, N.-E.......	6 juin 1890	H. P. Monroe...	6	do ..	do ....
Yarmouth, N.-E........	1886 .... Rétabli en 1889.	Albert Cain.....	6	do ..	do ....

entretenus par le gouvernement du Canada.

Valeur du bateau.	Description du bateau.	Equipement.	Où construit.
$			
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, mod. Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau..	Dartmouth, N.-E.
150	Bateau de sauvetage métallique, 16 pds de quille, 5 pds de bau....	Equipement ordinaire....	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, mod. Dobbins	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau..	Goderich, Ont.
360	....	do do	Nouveau bateau constr. à Collingwood, 1896.
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, mod. Dobbins.	do do	Dartmouth, N.-E.
575	do do ...	do do	do
575	do do	do do	Goderich, Ont.
200	Bateau de sauvetage métallique, 28 pds de quille, 6 pieds de bau....	Equipement au complet....	New-York.
.....	Bateaux de pêche et chaloupes (non la propriété du gouvernement)....	....	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, mod. Dobbins	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau..	Goderich, Ont.
595	do do ...	do do ...	Dartmouth, N.-E.
550	Qui se vide et se redres. autom., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, mod. Dobbins.	do do	Buffalo, E.-U.
620	do do	do do	Goderich, Ont.
575	do do	do do ...	Dartmouth, N.-E.
375	Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pdsde bau	Equipement complet et hangar à bateau....	Buffalo, E.-U.
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau....	do do	Goderich, Ont.
1,100	Les deux bateaux modèle Dobbins ont été changés pour un bateau à ressac Beebe et un bateau Beebe-McLellan qui se vide automatiquement....	Hangar à bateau, équipement complet, etc....	Halifax, N.-E.
550	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins et bateaux de sauvetage bordés à clin, 21 pieds de quille....	Equipement complet et hangar à bateau....	Dartmouth, N.-E.
375	Bateau Beebe-McLellan sur le côté est et un bateau à ressac sur le côté ouest....	do do ...	Halifax, N.-E.
650	Deux bat. à ressac, 25 pds d'un bout à l'autre, 6½ pieds de bau, l'autre 23 pieds de long, 4 pds 8 pcs de bau....	do do	do
250	Qui se redresse, etc....	do do	do
575	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins....	do do	Goderich, Ont.
1,400*	do do	do do ...	Buffalo, E.-U.
575	do do	do do	Dartmouth, N.-E.
575	do do	do do	do

* Y compris la voiture.

ANNEXE No 11.

TABLEAU des droits perçus pour les matelots malades pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

	$ cts.
Québec.	
Gaspé	57 32
Montréal	6,892 12
New-Carlisle	273 12
Percé	68 18
Québec	6,771 34
Rimouski	363 34
Saint-Armand	11 96
Saint-Jean	1,237 84
Sorel	90 16
Stanstead	22 41
Trois-Rivières	477 22
Total	16,265 01
Nouveau-Brunswick.	
Bathurst	265 97
Chatham	1,164 64
Dalhousie	956 88
Dorchester	....
Moncton	1,621 39
Newcastle	981 70
Sackville	374 20
St-Andrews	19 80
Saint-Jean	6,902 52
St-Stephen	102 78
Total	12,389 88
Nouvelle-Ecosse	
Amherst	783 38
Annapolis	114 58
Arichat	84 93
Antigonish	2 22
Baddeck	196 58
Barrington	10 06
Bridgetown	4 40
Canso	80 54
Nouvelle-Ecosse.—Fin.	
Digby	175 56
Halifax	8,060 86
Kentville	6 00
Liverpool	61 72
Lockeport	48 16
Lunenburg	427 72
Middleton	1 98
Sydney-Nord	1,060 50
Parrsboro'	1,191 86
Pictou	411 90
Port-Hawkesbury	99 05
Port-Hood	23 08
Shelburne	102 18
Sydney	2,964 07
Truro	5 98
Weymouth	130 94
Windsor	730 46
Yarmouth	378 22
Total	17,156 93
Ile du Prince-Edouard.	
Charlottetown	372 70
Summerside	117 36
Total	490 06
Colombie-Britannique.	
Nanaïmo	2,803 94
New-Westminster	55 22
Vancouver	1,657 64
Victoria	3,539 42
Total	8,056 22
Grand total	54,358 10

ANNEXE N° 12

PIGEONS VOYAGEURS.

HAZELHILL, COMTÉ DE GUYSBORO', N.-E., 18 août 1897.

M. J. PARSONS,
Agent de la marine et des pêcheries,
Halifax, N.-E.

MONSIEUR,—Les résultats obtenus, cette saison, de nos travaux avec les pigeons voyageurs sont jusqu'ici bien décourageants, et je suis forcé d'en venir à la conclusion que ce n'est presque par la peine que votre département contiuue à dépenser de l'argent pour ce service. Sur trente pigeons que nous nous sommes efforcés de dresser, dix-huit se sont perdus, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas revenus au colombier.

Jusqu'à présent nous n'avons réussi à faire revenir que deux pigeons d'une distance de cinq milles du colombier. Je ne puis attribuer ce maigre résultat qu'aux épais brouillards et aux grands vents qu'il a fait, et à la présence du grand nombre d'oiseaux de proie et autres oiseaux sauvages dont est infesté ce pays inhabité.

Nous avons eu beaucoup de difficultés à faire sortir les pigeons de leurs colombiers, afin de les faire voltiger et se familiariser avec les alentours. Quand on les met dehors ils paraissent effrayés, et cherchent immédiatement à rentrer au logis.

Dans ces circonstances j'aimerais à savoir de votre bureau si l'on désire que nous continuions nos efforts, en dépit des résultats peu satisfaisants que nous avons obtenus jusqu'à présent.

Je vous envoie ci-inclus la liste de paye pour le trimestre finissant le 30 juin courant.

Bien à vous,

S. S. DICKENSON,

ANNEXE Nº 13

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT,
OTTAWA, novembre 1897.

SIR LOUIS H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint mon rapport annuel sur le service d'inspection des bateaux à vapeur pour l'exercice se terminant le 30 juin 1897.

Le rapport contient le relevé des assemblées du bureau tenues pendant l'année, les accidents survenus, et les poursuites intentées à raison d'infractions à l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, ainsi que le nombre des bateaux à vapeur qu'il y a au Canada et qui sont connus des inspecteurs. L'état nº 1 indique les bateaux à vapeur inspectés, et l'état nº 2 ceux qui ne l'ont pas été; l'état nº 4 indique le nombre des bateaux à vapeur ajoutés à la liste de ceux déjà existants au Canada, et l'état nº 5 le nombre des vaisseaux à vapeur désemparés ou autrement supprimés de la circulation.

En sus des bateaux à vapeur inspectés au port de Montréal, les inspecteurs de cette division ont également inspecté sur 476 navires les appareils de hissage et les agrès servant pour le chargement et le déchargement.

Les tableaux A, B et C font voir le nombre des vaisseaux existants au Canada et leur tonnage brut; le montant des droits et honoraires perçus, le nombre des bateaux à vapeur ajoutés à la liste de ceux existant, déjà au Canada, et leur tonnage brut et enregistré.

A.—NOMBRE de bateaux à vapeur inspectés et non inspectés rapporté par les inspecteurs de bateaux du Canada, et leur tonnage brut, durant l'exercice se terminant le 30 juin 1897.

Division.	Nombre de bateaux.	Tonnage brut.
Ontario ouest, Huron et Supérieur	351	71,387 00
Kingston	154	24,104 16
Montréal	201	18,691 44
Québec	138	37,310 00
Nouvelle-Ecosse	128	27,582 61
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	121	15,639 91
Colombie anglaise	161	24,463 26
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	100	5,686 84
Total	1,354	224,865 22

B.—Droits et honoraires perçus pour inspections de bateaux à vapeur durant l'exercice finissant le 30 juin 1897.

Division.	Montant.
	$ c.
Ontario-ouest, Huron et Supérieur	7,417 23
Kingston	2,681 21
Montréal	2,634 79
Québec	3,704 20
Nouvelle-Ecosse	2,790 63
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	1,650 05
Colombie anglaise	2,714 08
Manitoba, Kéwatin et Territoires du N.-O.	815 46
Inspection de barges de remorquage	80 00
Certificats de mécaniciens	619 50
Total	25,107 15

C.—Nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la liste de ceux déjà existants au Canada durant l'exercice finissant le 30 juin 1897.

Division.	Nombre de bateaux.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-ouest, Huron et Supérieur	13	1,618 00	867 00
Kingston	9	1,172 39	1,125 59
Montréal	3	390 13	306 98
Québec	5	643 14	307 97
Nouvelle-Ecosse	7	1,468 44	927 29
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	7	829 55	442 53
Colombie anglaise	27	6,456 84	4,656 00
Manitoba, Kéwatin et Territoires du N.-O.	25	627 00	419 05
Total	96	13,205 49	8,402 97

ASSEMBLÉES DU BUREAU.

Il y a eu au bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur à Montréal, du 26 février au 16 mars 1897, inclusivement, une assemblée du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, composé des inspecteurs des machines et des chaudières de Toronto, Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax, avec le président d'Ottawa. Cette assemblée avait pour objet la considération des règlements et des opérations du service.

Des représentations ayant été faites au département au sujet de la difficulté qu'il y a, avec le système actuellement en vigueur, pour le classement des mécaniciens de bateaux à vapeur, à se conformer aux exigences de la loi par un certain nombre de petits bateaux naviguant à l'intérieur, on a donné à ce sujet la considération qu'il fallait. On a formulé le texte et recommandé l'adoption de règlements qui furent approuvés et mis en vigueur. D'après des informations reçues au bureau de personnes intéressées, ces règlements paraissent avoir reçu l'approbation générale, et on trouve que, grâce à ces règlements, on a pu éviter dans une large mesure les embarras qu'on prétendait rencontrer antérieurement.

Comme il s'est présenté des cas, que l'expérience a démontré, où la tôle des surfaces planes dans les chaudières construites avec boîtes à feu était devenue défectueuse, par suite de trop de pression, on a pris la chose en considération ; une résolution a été passée dans l'intérêt de la sécurité, par laquelle il est recommandé d'abroger l'article 52, 2e partie, des règlements, et de substituer l'article 20, 1ère

partie. Le bureau a unanimement approuvé cette décision, qui a aussi reçu la sanction du gouverneur général en Conseil.

On a reçu de Saint-Jean, N.-B., des représentations nous demandant de réduire le volume exigé par les règlements pour les arbres de couche des vapeurs à aubes; on y faisait valoir des raisons à l'appui de cette demande.

Après mûre considération, le bureau a décidé à l'unanimité que les raisons données n'étaient pas suffisantes pour justifier de se départir des règlements actuels faits dans l'intérêt de la sécurité.

AMENDEMENTS A LA LOI.

Les paragraphes 4 et 5 de l'article 42 de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, chapitre 78 des Statuts Revisés, ont été abrogés et remplacés par les articles 1 et 2 de l'acte 60-61 Victoria, chap. 22 de 1897.

Les articles 4 et 5 du chapitre 26 des Statuts de 1888, amendant l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, ont été abrogés par l'article 3 et les paragraphes subséquents de l'acte 60-61 Victoria, chapitre 12 de 1897.

ACCIDENTS.

Nous avons lieu de nous féliciter de la proportion infime des pertes de vies arrivées sur les bateaux à vapeur durant l'année dernière, si l'on considère le nombre de personnes qui y ont pris passage, surtout pendant la saison des excursions, où les bateaux sont surchargés à leur limite extrême de capacité. Il n'a été reçu des divisions générales aucun rapport d'accidents survenus à des passagers pendant leur séjour à bord ; et à l'exception de la perte du capitaine du vapeur *Spinster*, de Victoria, C.-A., jeté à la côte dans une bourrasque et complètement désemparé, il n'a été rapporté aucun autre accident qui ait causé des pertes de vies. Le rapport des sinistres où des bateaux à vapeur ont été perdus, et le sommaire des autres accidents, sont comme suit :—

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

15 juillet 1896.—Le vapeur *Maganetawan*, de Collingwood, frappe une batture près de Byng Inlet et y est brisé. La chaudière et la machine en sont enlevées et mises dans le nouveau vapeur *Signal*, de Collingwood.

14 août 1896.—Le vapeur *Verbena May*, de Saugeen, s'échoue près de Stokes Bay, rive est du lac Huron, et s'y perd totalement.

15 août 1896.—Le vapeur *James Clark*, de Goderich, pendant qu'il approchait la baie de Michel, île Manitouline, prend feu près de sa chaudière et est entièrement détruit.

16 août 1896.—Le vapeur *Victoria*, de Saugeen, sombre près de Cabot's Head, baie Georgienne.

7 septembre 1896.—Le vapeur *Baltic*, de Collingwood, étant amarré au quai à Collingwood, prend feu et est entièrement détruit. Cause de l'incendie inconnue.

Septembre 1896.—Le vapeur *Arabian*, de Hamilton, au large de la Longue-Pointe, lac Erié, le couvercle du cylindre de haute pression fait défaut. On remorque le vapeur à Port-Colborne, où on lui fait subir les réparations requises.

6 novembre 1896.—Le vapeur *Acadia*, de Hamilton, s'échoue à la Pointe-Brûlée, lac Supérieur ; on l'abandonne et il est complètement désemparé.

16 décembre 1896.—Le vapeur *Metamora*, de Montréal, accosté au quai de Midland, prend feu, il coule à fond et ses œuvres mortes sont détruites ; cause de l'incendie inconnue.

24 avril 1897.—Le bateau passeur de chemin de fer du Pacifique, le *Michigan*, enregistré à Londres, Angleterre, aborde le bateau passeur du Grand-Tronc le *Lansdowne*, de Windsor, dans la rivière qui sépare Windsor de Détroit; le bateau en dernier lieu mentionné a plusieurs étais et baux de brisés; cause de l'abordage, le brouillard.

29 mai 1897.— Le vapeur *Tecumseh*, de Sarnia, descendant, et le vapeur *L. Shickluna*, de Toronto, remontant, se sont abordés près de la Longue-Pointe, lac Erié ; le *Shickluna* a sombré. Tout l'équipage a été sauvé.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Division d'Ontario Est.

26 mai 1897.—Le vapeur *Rosedale*, de Toronto, après avoir quitté Prescott, s'échoue dans le fleuve Saint-Laurent, brisant son hélice, courbant son arbre de couche, et endommageant plusieurs plaques de sa carène. De plus, le 1er juin 1897, dans un voyage de Fort-William à Prescott, la fourche de sa moyenne bielle s'est brisée; en arrivant à Kingston la tige de piston de haute pression s'est aussi brisée vers le même endroit que la bielle moyenne; les deux pièces ont été remplacées par des neuves.

27 avril 1897.—Le steamer *Bannockburn*, de Montréal, en entrant dans le port de Kingston s'échoue sur une batture de gravier près de l'île aux Serpents (*Snake Island*), alors qu'il filait à toute vapeur. Il a brisé quatre de ses courbes, quatre plaques d'avant à bâbord, et endommagé la partie antérieure de son étrave. On a dégagé le vaisseau et fait réparer ses avaries à Kingston.

5 juin 1897.—Le steamer *Valeria*, de Kingston, en se rendant de Clayton à Gananoque, brise la chape de sa bielle, endommageant aussi son cylindre et le té; ceci a été causé par une paille dans le métal dont était faite la chape de la bielle; on remorqua le bateau a Kingston, où l'on répara ses avaries.

20 juin 1897.—Le steamer *International*, de Prescott, prend feu au quai de Prescott, ses œuvres mortes et le pont à bâbord sont détruits. On dut couler à fond le vaisseau pour éteindre l'incendie. On le renfloue ensuite pour le radouber. La cause de l'incendie est inconnue; l'équipage était à terre quand l'accident est arrivé.

Division de Montréal.

19 août 1896.—Le vapeur *Reliance*, de Montréal, prend feu et brûle le long du quai; perte totale.

2 novembre 1896.—Le vapeur *Maude*, de Montréal, en partant de Carillon, brise son arbre de couche de tribord; on le remplace par un neuf.

21 novembre 1896.—Le yacht à vapeur *Ometa*, pendant qu'on le désarmait à Sorel, prend feu et brûle jusqu'à sa ligne de flottaison.

4 mai 1897.—Le vapeur *Beatrice B.*, d'Ottawa, amarré au quai à Ottawa, prend feu et brûle ses œuvres mortes.

3 juin 1897.—Le remorqueur *Sir Hector*, d'Ottawa, sombre dans l'Ottawa, vis-à-vis L'Orignal, à la suite d'un abordage avec le vapeur *Hall*. Pas de perte de vie.

21 juin 1897.—Le remorqueur *W. F. Logie*, de Montréal, en entrant dans le canal Lachine, brise l'essieu de sa manivelle, ce qui a aussi pour effet de briser le couvercle du cylindre.

Division de Québec.

Les rapports n'ont donné aucune nouvelle d'accidents sérieux dans cette division.

Division de la Nouvelle-Ecosse.

2 août 1896.—Le steamer *Gulnare*, de Charlottetown, dans un voyage de Sydney, C.-B., à Halifax, N.-E., touche un récif près de Canso, et est complètement désemparé. Pas de perte de vie.

17 septembre 1896.—Le steamer *Marion*, de Halifax, dans un voyage de Grand-Narrows à Baddeck, C.-B., brise son arbre de couche de bâbord près de la roue; il parvient à rentrer avec une seule roue, et on lui pose un arbre de couche neuf.

12 novembre 1896.—Le vapeur *Blue Hill*, de Halifax, dans un voyage de Saint-Pierre à Mulgrave, N.-E., brise son essieu de bâbord dans le tube d'étambot; on l'amène à Mulgrave sur une seule hélice et on lui pose un autre essieu.

15 janvier 1897.—Le steamer *Magnolia*, de Sydney, mouillé dans la glace au port de Sydney, prend feu et est entièrement détruit; cause de l'incendie inconnue.

4 janvier 1897.—Le steamer *Bonavista*, de Montréal, entrant dans le port de Boston par un épais brouillard, touche la barre connue sous le nom de " Harding's Ledge ", son étrave est brisé, arraché et tordu jusqu'à la ligne de 10 pieds. Il a fallu

enlever et remplacer 8 plaques à tribord et 15 à bâbord. Douze courbes et du pontage brisés et tordus. Le vaisseau subit son radoub sur le chantier de la marine à Boston.

20 avril 1897.—Le steamer *Cacouna*, de Montréal, dans un voyage de Halifax à Louisbourg sur lest, touche fond à l'île Guyon, près de Louisbourg; il se dégage immédiatement et revient à Halifax, où on le met dans la cale sèche. L'étrave est brisée et nombre de plaques des deux côtés dans sa carène sont bosselées ou brisées ; on les enlève et les remplace toutes, remettant le vaisseau étanche et propre à reprendre la mer.

21 mai 1897.—Le steamer *Delta*, de Glasgow, propriété d'une maison d'Halifax, revenant de Sydney, C.-B., avec un chargement de charbon, touche fond à l'île Flint, sur la côte du Cap-Breton. Après qu'on eût jeté par-dessus bord une partie de la cargaison, le steamer revient à flot et se rend à Halifax ; on le hale sur le chantier, on trouve qu'il a plusieurs plaques d'avariées ; on les remplace, et le vaisseau est remis étanche et propre à reprendre la mer.

Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

28 juillet 1896.—Le steamer *Prince Rupert*, voyageant entre Saint-Jean, N.-B., et Digby, N.-E , brise son cylindre de haute pression en prenant son erre à Digby. On le remorque à Saint-Jean, où on lui fait subir les réparations requises.

Octobre 1896.—Le vapeur *W. E. Vroom*, de Saint-Jean, est incendié au quai à la " Grande-Baie ", comté de Saint-Jean, N.-B. ; perte totale.

4 novembre 1896.—Le steamer *Coila*, de Glasgow, et appartenant à une maison de Charlottetown, I.P.-E., s'échoue sur les écueils Colorado, Cuba. Perte totale. L'équipage a la vie sauve.

6 novembre 1896.—Le steamer *Storm King*, de Chatham, aborde le bateau-pilote *Twilight* entre l'île aux Perdrix et le phare-balise du port de Saint-Jean ; enlevant l'extrémité postérieure de la chambre d'abri et brisant le tuyau d'alimentation de vapeur près du cylindre. Pas de blessures à personne.

Mai 1897.—Le remorqueur *New City*, de Saint-Jean, s'est échoué dans la rivière Petitcodiac, N.-B. A l'étale de marée basse, il verse, prend feu et est entièrement détruit.

Division de la Colombie anglaise.

2 juillet 1896.—Le vapeur *Fairview*, étant stationné à Okanagan sans équipage à son bord, prend feu dans les œuvres mortes, et on dut le couler à fond pour éteindre l'incendie. La machine a été sauvée.

18 octobre 1866.—Le vapeur *Hope*, en traversant à Victoria, brise sa manivelle de haute pression, et continue son voyage avec sa machine à basse pression et se fait poser un nouvel arbre de couche en arrivant.

11 novembre 1896.—Le vapeur *Georgie*, en traversant à Vancouver de Rivers Inlet, à deux milles environ de l'île aux Pins, dans le détroit de la Reine-Charlotte, rencontre une bourrasque du sud-est. Le bateau s'emplit d'eau et coule à fond ; l'équipage se sauve avec la chaloupe.

26 mars 1897—Le vapeur *Spinster*, en traversant à San-Juan, sur la côte ouest de l'île Vancouver, est jeté sur des rochers par une bourrasque du sud-est et y est désemparé ; le capitaine y perd la vie.

9 avril 1897.—Le vapeur *Coquitlam*, dans un voyage à Rivers Inlet, s'échoue près de Grief Point, y brise sa quille et avarie plusieurs plaques de sa coque, il est ensuite mis sur le chantier et radoubé.

13 avril 1897.—Le vapeur *Bon Accord*, en traversant de Langley à New-Westminster frappe un chicot et sombre près de Mission-Bridge ; on le descend à Sapperton, où on le hale sur le chantier pour le radouber.

7 mai 1897.—Le vapeur *Gwendoline*, en allant de Fort-Steele à Jennings, rivière Kootenay, est jeté par les courants sur des rochers dans le chenal. L'un de ses bords est crevé ; on le descend à Jennings pour le réparer.

Manitoba, Kéwatin et Territoires du N.-O.

30 juillet 1896.—Le vapeur *Monarch*, dans un voyage des Rapide-du-Frêne au Portage-du-Rat, va donner sur un écueil ; il crève sa carène et sombre ; on le renfloue plus tard pour le radouber.

4 août 1896.—Le vapeur *Swallow*, dans un voyage du Fort-Francis au Portage-du-Rat, va donner sur un écueil dans le lac des Bois ; durant l'après-midi qui suit il fait un grand vent d'ouest ; le vaisseau est totalement désemparé. Perte totale.

18 août 1896.—Le vapeur *City af Selkirk*, venant du nord du lac Winnipeg, brise son accouplement universel. On le répare temporairement, et on réussit à faire rentrer le bateau à Selkirk ; on s'y est procuré et on lui a posé un accouplement neuf.

POURSUITES POUR CONTRAVENTIONS A L'ACTE CONCERNANT L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

7 août 1896.—Vapeur *Stranges*, de Port-Hope. Des instructions sont données d'instituer des procédures contre le propriétaire pour contravention à la loi d'inspection des bateaux à vapeur, pour avoir transporté des passagers sans le certificat voulu. Avant le procès on nous représenta avec preuves satisfaisantes à l'appui que le propriétaire n'avait pas intentionnellement enfreint la loi, et que s'il y a eu infraction elle n'était due qu'à l'ignorance.

L'action fut discontinuée à condition que le propriétaire payât tous les frais encourus jusqu'au moment du désistement, s'élevant à $34.15. Cette somme fut déposée, et il en fut envoyé une récipissé au département le 21 avril 1897.

17 août 1896.—Vapeur *Eurydice*, Toronto. Des instructions furent données de prendre contre le propriétaire des procédures pour infraction aux lois d'inspection des bateaux à vapeur, commise le 1er août en transportant plus de passagers que son certificat l'autorisait.

La cause a été jugée par le magistrat à Toronto le 20 octobre. Le maître du bateau fut condamné à $50 d'amende et les frais, qui furent payés le 4 novembre. *Voir* reçu de dépot nº 5042 de la Banque de Montréal.

31 août 1896.—Le vapeur *Ida*, de Kingston, fut saisi et retenu dans le port d'Ottawa par le percepteur des douanes, en vertu de l'acticle 48 du chapitre 78 des Statuts Revisés, Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur ; après inspection du bateau, et le propriétaire ayant fait un dépot de $200, il fut permis au bateau de reprendre ses voyages.

La cause fut portée à la connaissance de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, qui fut d'opinion qu'une amende de $200 suffirait dans l'espèce ; cette décision fut communiquée au propriétaire, qui fut informé en même temps que s'il ne s'y conformait pas des procédures s'ensuivraient.

Aucune réponse n'ayant été encore reçue le 27 novembre, l'affaire fut référée au ministère de la justice, pour que des procédures fussent instituées. Le ministère de la marine est informée par lettre du 3 février 1897 que le propriétaire avait consenti à la confiscation de son dépôt de $200 et à payer tous les frais encourus, pourvu que les procédures pendantes fussent rétirées. Le bureau à acquiescé a cette demande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. ADAMS,

Président du bureau d'inspection des bateaux à vapenr.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du bateau.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Adrelexa	Yacht	2 juillet	15	6 20	A hélice, les lacs.
Hiawatha	do	6 do	46	8 68	do do
W. M. German	Remorqueur	15 do	28	7 24	do baie de la Longue Pointe.
Ivey Alderson	Yacht	15 do	39	8 04	do do
Hazard	Rem. de p.	15 do	34	7 72	do lac Erié.
Osprey	do	Non émis	6	5 48	do do
Eleanor	do	16 juillet	26	7 08	do do
		1896.			
Dominion	Fret	31 déc	478	43 24	do Kingston et Duluth.
		1897.			
*Juno	Rem. de p.	26 juillet	28	21 72	do lac Huron.
Clucas	do	26 do	28	7 24	do do
Sea Gull	do	26 do	19	6 52	do do
Sea Queen	do	27 do	18	6 44	do do
J. H. Jones	46	28 do	152	20 24	do do et baie Georgienne.
A. V. Crawford	Rem. de p.	5 août	51	9 08	do lac Erié.
Snowstorm	do	5 do	17	6 36	do do
Enterprise	do	6 do	18	6 44	do do
Uncle Tom	do	6 do	8	5 72	do do
Belle	do	6 do	16	6 28	do do
Swan	do	7 do	14	6 12	do do
City of Mt. Clemens	150	7 do	102	16 16	do lacs Erié et Huron.
Ida Bell	Rem. de p.	7 do	6	5 48	do lac Erié.
Albani	Yacht	30 juillet	5	5 40	do les lacs.
A. H. Jennie	Fret	8 août	148	16 84	do do
Ariadne	Remorqueur	18 do	38	8 04	do Wallaceburg et environs.
Nina	do	18 do	11	5 88	do do do
E. Windsor	Fret	18 do	86	11 88	do do do
W. S. Ireland	do	19 do	105	13 40	do do do
John Lee, sr	40	19 do	52	9 16	do lacs Erié et Huron.
Frankie	Yacht	19 do	24	6 92	do Wallaceburg et environs.
Willie Scagel	Remorqueur	19 do	22	6 76	do do do
Ripple	Yacht	20 do	15	6 20	do do do
Harry Sewell	Remorqueur	20 do	25	7 00	do do do
Euna	do	20 do	6	5 48	do do do
T. J. Collop	Fret	20 do	63	11 04	do do do
Lillie Smith	do	22 do	275	27 00	do lac Erié et baie Georgienne.
W. T. McRae	Remorqueur	23 do	46	8 68	do Sarnia et environ.
Grace Darling	do	24 do	26	7 08	do do
Seguin	20	11 avril	818	73 44	do Prescott et Duluth.
George Swann	Rem. de p.	2 sept	18	6 45	do lac Huron.
Evelyn	do	3 do	32	7 56	do do
W. H. Siebold	do	3 do	22	6 76	do do
Sea King	do	3 do	26	7 08	do do
*Ontario	Remorqueur	4 do	57	28 68	do les lacs.
Chub	Fret	9 do	57	9 56	do lac Ontario.
Sir S. L. Tilley	10	14 avril	1,178	102 24	do Duluth et Montréal.
Monarch	330	15 sept	2,017	169 36	do Windsor et Duluth.
Great Western	200	17 do	1,080	94 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Lansdowne	200	17 do	1,571	133 68	do do
Comfort	39	21 do	14	6 12	A hélice, Sombra et Marine-City.
St. George	Remorqueur	6 oct	21	6 60	do les lacs.

* Droits et honoraires pour 1894, 1895 et 1896.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1898.		$	c.	
Lakeside	524	13 mars	348	35	84	A hélice, Sainte-Catherine et Toronto.
Ontario	500	16 do	1,615	137	20	A aubes, Windsor et Détroit.
Michigan	500	16 do	1,730	146	40	do do
Gordon Jerry	Fret	26 do	124	14	92	A hélice, lac Ontario.
Macassa	616	3 avril	459	44	72	A hélice jumelle, Hamilton et Toronto.
John Hanlan	170	6 do	37	7	96	A hélice, baie de Toronto.
Persia	150	7 do	757	68	56	do Montréa. et Hamilton.
Melbourne	120	7 do	894	79	52	do do et Toledo.
Cuba	109	7 do	931	82	48	do do do
Tecumseh	Fret	13 do	840	72	20	do Prescott et Duluth.
Mary	Remorqueur	14 do	62	9	96	do canal Welland.
S. Kneeland	do	14 do	46	8	68	do do
Golden City	do	14 do	35	7	80	do do
Chas. E. Armstrong	do	15 do	49	8	92	do do
United Lumberman	Fret	14 do	399	36	92	do Montréal et Duluth.
Escort	Remorq	15 do	40	8	20	do canal Welland.
Alert	do	16 do	47	8	76	do do
Inez	do	16 do	59	9	72	do do
Wm. Wilson	Rem. de p.	16 do	12	5	96	do lac Erié.
A. D. Cross	Remorq	16 do	47	8	76	do canal Welland.
Erin	10	17 do	651	60	08	do Montréal et Duluth.
Harvey Neelon	Remorq	17 do	65	10	20	do canal Welland.
Sir S. L. Tilley	......	19 do	1,178	102	24	do Montréal et Duluth.
Arabian	13	19 do	1,073	93	84	do Duluth et Québec.
Myles	Fret	19 do	1,199	100	92	do Duluth et Prescott.
L. Shickluna	do	19 do	445	40	60	do Duluth et Québec.
*Rival	Remorq	20 do	125	30	00	A aubes, les lacs.
Saginaw	do	21 do	357	33	56	A hélice, do
Wales	do	21 do	350	33	00	do do
Lurline	Yacht	21 do	66	10	28	do do
Juno	Fret	22 do	288	28	04	do Montréal et Duluth.
Imperial	220	22 do	150	20	00	do Sarnia et Sandusky.
Home Rule	Remorq	23 do	81	11	48	do les lacs.
Onaping	do	23 do	256	25	48	do do
Charlton	do	24 do	389	36	12	do do
Tepiakan	Rem. de p.	27 do	29	7	32	do do
United Empire	295	27 do	1,961	164	88	do Windsor et Duluth.
Clinton	Fret	28 do	430	39	40	do Montréal et Duluth.
Ocean City	125	28 do	684	62	72	do Montréal et Sarnia.
Maid of the Mist	80	3 mai	62	9	96	do Chutes Niagara.
Union	300	4 do	267	29	36	A aubes, Fort Erié et Black Rock.
Electric	Yacht	6 do	23	6	84	A hélice, les lacs.
Island Queen	140	8 do	23	6	84	do baie de Toronto.
Lake Michigan	12	10 do	573	53	84	do Duluth et Montréa .
Luella	125	11 do	38	8	04	do baie de Toronto.
Primrose	900	11 do	189	23	12	A aubes, do
Mayflower	900	11 do	189	23	12	do do
Shamrock	383	11 do	154	20	32	do do
Kathleen	196	12 do	110	16	80	A hélice. do
Gertrude	170	12 do	76	11	08	do do
Clark Bros	66	12 do	33	7	64	do do
Thistle	345	12 do	78	11	24	A aubes, do
Sandford	Remorq	14 do	56	9	48	A hélice, les lacs.
Modjeska	801	15 do	678	62	24	A hélices jumelles, Hamilton et envir.
Acacia	200	15 do	55	9	41	A hélice, baie Burlington.
A. J. Tymon	300	16 do	194	23	52	do Port-Stanley et Cleveland.
Vick	Remorq	19 do	13	6	04	do Chatham et environs.
Dominion	Fret	19 do	138	16	04	do do
Owen	do	20 do	103	13	24	do do
City of Chatham	580	20 do	341	35	28	do Chatham et Détroit.

* Droits et honoraires pour 1896 et 1897.

11—7**

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
St. Andrew	10	25 mai	1,113	97 04	A hélice, Montréal et Duluth.
J. L. McEdwards	100	31 do	21	6 68	do baie de Toronto
Arlington	100	31 do	23	6 84	do do
Queen City	328	4 juin	312	32 96	do lac Ontario.
Garden City	760	7 do	637	59 04	A aubes, Toronto et Lakeport.
Augusta	Remorqueur	5 do	57	9 56	A hélice, canal Welland.
Nellie Bly	Rem. de p.	7 do	13	6 04	do lac Ontario.
Joe Mac	Remorq	8 do	44	8 44	do canal Welland.
M. R. Mitchell	do	8 do	40	8 20	do do
Jas. Norris	do	8 do	50	9 00	do do
Ella Taylor	do	9 do	34	7 72	do do
Nautilus	do	9 do	9	5 72	do do
M. A. Bennett	do	10 do	34	7 72	do do
Hope	300	10 do	170	21 60	do Bridgeburg et Black Rock.
Abino	40	11 do	8	5 64	do rivière Niagara
Carmona	350	15 do	980	86 40	A aubes, Windsor et Saut-Ste-Marie.
Cambria	318	15 do	937	82 96	do do do
Albert Wright	Remorq	17 do	29	7 32	A hélice, les lacs.
Mabel	do	19 do	11	5 88	do baie de Toronto.
Mazeppa	280	21 do	146	19 65	do Hamilton et Toronto.
Despatch	Rem. de p.	23 do	33	7 64	do lac Huron.
Hiawatha	300	24 do	163	20 96	do Sarnia et Port-Huron.
J. C. Clark	283	24 do	145	19 60	do Sarnia et Stag Island.
Thames	300	25 do	82	11 56	Brouette, London et Springbank.
Jubilee	40	26 do	10	5 80	A hélice, baie de Rondeau
City of Dresden	100	26 do	194	23 52	do Windsor et ports du lac Erié.
La Belle	Fret.	28 do	75	11 00	do Windsor et environs.
*Energy	do	28 do	116	28 56	do do
Comfort	39	30 do	14	6 12	do Sombra et environs.
G. W. Parker	Remorq	Non émis	12		do do do
Total			36,220	$3,771 43	

JOHN DODDS,
Toronto.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suiée.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Lilly May	Remorq.	1er juil	10	5 80	A hélice, baie Georgienne.
Odessa (yacht)	20	2 do	12	5 96	do Penetang. et environs.
Ripple	Remorq.	2 do	5	5 40	do baie Georgienne.
Lillian	do	2 do	5	5 40	do do do
Isla	348	14 do	175	22 00	do Barrie et ports, lac Simcoe
Sea Flower	Yacht	14 do	7	5 56	do lac Simcoe.
Conqueror	Remorq.	14 do	25	7 00	do do do
Naiad	Yacht	16 do	29	7 32	do lacs Muskoka.
Wapenao	do	16 do	5	5 40	do do do
Rosseau	Remorq.	16 do	53	9 24	do do do
Mink	40	16 do	13	6 04	do do do
Southwood	Remorq.	17 do	19	6 52	do do do
Edith May	40	17 do	45	8 60	do do do
Ontario	Remorq.	17 do	11	5 88	do do do
Lake Joseph	do	17 do	28	7 24	do do do
Ethel May	do	17 do	4	5 32	do do do
*Siesta	Yacht	18 do	3	15 72†	do do do
Bertha May	Remorq.	20 do	20	6 60	do do do
Jennie Wilson	do	20 do	7	5 56	do do do
Sylvester	do	22 do	27	7 16	do lacs à Huntsville.
Empress Victoria	40	22 do	106	16 48	do do do
Equal Rights	15	22 do	6	5 48	do do do
Lady of the Lakes	Remorq.	22 do	10	5 80	do do do
Mary Louise	40	23 do	64	10 12	do Portage et environs.
Florence	Remorq.	23 do	27	7 16	do lac des Baies.
Erastus Wiman	do	24 do	54	9 32	do lacs à Huntsville.
Corona	1456	5 août	1,274	109 92	A aubes, ports du lac Ontario.
Waubaushene	Remorq.	7 do	97	12 76	A hélice, baie Georgienne.
J. C. Else	do	7 do	33	7 64	A aubes, baie de l'Esturgeon
Ida	Yacht	7 do	21	6 68	A hélice, baie Georgienne.
H. L. Lovering	Remorq.	7 do	55	9 40	do rivière Severn.
Sea Gull	do	Non émis.	9	5 72	do baie Georgienne.
Sweet Mary	do	8 août	13	6 04	do do do
John William	do	8 do	14	6 12	do do do
Mayflower	do	8 do	14	6 12	do do do
Topsy	Yacht	Non émis.	9	5 72	do
Ann Long	11	13 août	45	8 60	do Killarney au Saut
Stella	Remorq.	13 do	16	6 28	do lac Huron.
Bob Foote	do	14 do	39	8 20	do baie Georgienne.
Lilly	do	15 do	22	6 76	do rivière des Français.
Nocross	do	15 do	20	6 60	do do do
Maggie McLean	do	15 do	37	7 96	do do do
Caponaning	do	15 do	18	6 44	do baie Georgienne.
Port Elgin Queen	do	26 do	37	7 96	do do do
Agnes	do	26 do	23	6 92	do do do
		1896.			
‡Rover	do	31 déc.	51	18 16	do do do
		1897.			
‡John Milne	Fret	31 août	109	27 44	do canal Rideau.
May Bird	do	3 sept.	46	8 68	do lac Ontario.
‡Gordon Jerry	do	4 do	124	29 84	do do do
Enterprise	280	9 do	148	19 84	do lac Simcoe.
R. Kendrick	Fret	Non émis.	15	....	do do do
Minota	Yacht	10 sept.	29	7 32	do do do
Queen	....	Non émis.	7	5 56	do Bell-Ewart à Roache's Pt.
W. A. Rooth	Remorq.	26 sept.	52	9 16	do les lacs.
Hattie Vinton	do	26 do	55	9 40	do do

* N'a pas navigué en 1894 et 1895. † Droits pour 1892, 1893 et 1896.

‡ Honoraires et droits pour 1895 et 1896.

11—7½**

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c	
Bertha Endress	Remorqueur	28 sept.	32	7 56	A hélice, rivière Sainte-Marie.
Clara Hickler	do	28 do	42	8 36	do do do
Edgar P. Sawyer	do	28 do	52	9 16	do lac et rivière.
Anne Clark	do	30 do	51	9 08	do do Supérieur.
Susan C. Doty	do	1er oct.	26	7 08	do do do
W. L. Davis	do	2 do	46	8 68	do rivière Sainte-Marie.
Minnie Kidd	do	2 do	18	6 44	do do do
Gordon Gauthier	do	3 do	26	7 08	do do do
Sea Gull	do	3 do	41	8 28	do do do
Alpha	do	5 do	34	7 72	do lac Huron.
Delight	do	5 do	26	7 08	do do
James McKeon	do	8 do	36	7 88	do rivière des Espagnols.
P. S. Hiesordt	do	8 do	45	8 60	do lac Huron.
Fanny Arnold	12	9 do	73	10 84	do Killarney au Saut.
Iota	Remorq	9 do	6	5 48	do riv. des Espagnols et environs
Advance	10	10 do	72	10 76	do do baie Gore.
Huron Belle	Remorq	10 do	27	7 16	do lac Huron.
Surprise	10	10 do	19	6 52	do do
M. G. McDonald	Remorq	12 do	29	7 32	do do
Scotch Thistle	30	12 do	17	6 36	do Killarney et Algoma-Mills.
Maggie May	40	12 do	46	8 68	do do à Thessalon.
Gertrude A. Rennie	Remorq	13 do	14	6 12	do lac Huron et baie Georgienne.
Frank Reed	do	13 do	34	7 72	do baie Georgienne.
Edward Blake	do	14 do	22	6 76	do chenal Nord.
Georgia	do	14 do	28	7 24	do baie Georgienne.
Uncle Jim	do	15 do	11	5 88	do chenal Nord et baie Georg.
Yacht Maida	do	15 do	2	5 24	do baie Georgienne.
P. M. Campbell	do	16 do	49	8 92	do Whitefish à Collin's Inlet.
Morning Star	Fret	26 do	5	5 40	do baie de Toronto.
Laura M	Remorq	17 nov.	18	6 44	do baie Georgienne.
Mascot	do	18 do	21	6 68	do do
James Playfair	do	18 do	26	7 08	do do
Mizpah	Yacht	19 do	18	6 44	do do
Signal	Remorq	17 déc.	94	12 52	do les lacs.
		1898.			
Frank Jackman	Remorq	3 avril	39	8 12	do baie Toronto.
Niagara	Fret	3 do	468	42 44	do Montréal à Duluth.
Algonquin	do	5 do	1,806	149 48	do les lacs.
Rosedale	do	5 do	1,507	125 56	do do
Seguin	20	8 do	818	73 44	do Prescott à Duluth.
Alfred Morrell	Remorq	8 do	40	8 76	do baie Georgienne.
Telegram	330	15 do	198	23 84	do Soo au havre Péninsule.
Dalton McCarthy	Remorq	15 do	54	9 32	do baie Georgienne.
Fred. A. Hodgson	do	15 do	63	10 04	do lac Huron à baie Georgienne.
Atlantic	300	15 do	683	62 64	do Collingwood et Soo.
Northern Belle	216	15 do	514	49 04	do ports baie Georgienne.
Pacific	292	15 do	918	81 44	do Collingwood et Soo.
City of Parry Sound	280	16 do	491	47 28	do do et ports baie Geo.
Majestic	736	16 do	1,578	134 24	do do et Soo.
City of Midland	375	16 do	974	85 92	do do Soo et Mackinac.
City of Collingwood	650	16 do	1,387	118 96	do do do
City of Toronto	400	16 do	782	70 56	A aubes, Penetang. et Soo.
Saucy Jim	Remorq	16 do	93	12 44	A hélice, baie Georgienne.
Maud S	do	17 do	14	6 12	do do
Orcadia	do	17 do	26	7 08	do do
Shamrock	do	17 do	14	6 12	do lac Supérieur.
Bob Foote	do	17 do	39	8 12	do baie Georgienne.
Alberta	500	21 do	2,282	190 56	do Ow. S'd, Windsor et Pt.-Wm.
Athabasca	500	21 do	2,269	189 52	do Owen-Sound et Fort-William.
Manitoba	500	21 do	2,616	217 28	do do do
Superior	Remorq	22 do	89	12 12	do les lacs.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario Ouest.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Severn	Rem	22 avril	44	8 52	A hélice, baie Georgienne
Metamora	do	23 do	239	24 12	do les lacs.
C. W. Chamberlain	Fret	24 do	385	35 80	do Kingston et Duluth.
James Storey	Rem	27 do	49	8 92	do baie Georgienne.
Cynthia	do	27 do	35	7 80	do do
Ada Alice	100	28 do	53	9 24	do Toronto et île.
Cleopatra	Yacht	29 do	104	13 32	do les lacs.
Greyhound	500	30 do	337	34 96	do Toronto Oakville et P. Dalh.
Chicora	872	6 mai	931	82 48	A aubes, Toronto et Lewiston.
Chippewa	2,000	9 do	1,514	129 12	do do
Ongiera	240	7 do	54	12 84	do Niagara et Lewiston.
Corona	1,456	7 do	1,274	109 92	do Toronto et Lewiston.
Hiawatha	Yacht	14 do	46	8 68	A hélice, les lacs.
G. P. McIntosh	Rem	18 do	58	9 64	do baie Georgienne.
A. Seaman	do	18 do	76	11 16	do do
Joe Milton		Non émis	93	12 52	do do
Walter Scott	Rem	19 mai	26	7 08	do do
Arbutus	do	19 do	49	8 92	do do
Port Elgin Queen	do	19 do	37	7 96	do do
Agnes	do	20 do	23	6 84	do do
*Curlew	Yacht	26 do	3	10 48	do baie de Toronto
Eurydice		Non émis	590		A aubes.
Florrissant	Yacht	1er juin	3	5 24	A hélice, baie de Toronto.
Stella	Rem	5 do	16	6 28	do chenal Nord.
		1897.			
City of Windsor	300	8 octobre	511	48 88	do Collingwood et St-Ste-Marie.
		1898.			
Ethel	Rem	5 juin	13	6 04	do baie Georgienne.
Ann Long	do	5 do	45	8 60	do chenal Nord.
Philadelphia	do	7 do	148	19 84	do les lacs.
Herbert	do	7 do	21	6 68	do rivière Sainte-Marie.
City of London	300	10 do	516	49 28	do Collingwood et b. Georgienne ports.
W. J. Aikens	Rem	10 do	42	8 36	do baie Georgienne.
Ripple	Yacht	11 do	5	5 40	do do
Julian & O'Brien	Rem	Non émis	59	9 72	do do
Medora	305	16 juin	299	31 92	do lac Muskoka.
Nipissing	396	16 do	275	30 00	A aubes, lac Muskoka.
Ahmic	40	16 do	43	8 44	A hélice do
Muskoka	127	17 do	99	12 92	do do
Oriole	97	17 do	75	11 00	do do
Queen of the Isles	Rem	17 do	40	8 20	do do
Kenoyha	194	18 do	191	23 28	do do
Edith May	40	18 do	45	8 60	do do
Wenonah	93	18 do	161	20 88	do et aubes, riv. Maganettawan.
Glenrosa	Rem	19 do	63	10 04	do Burk's Falls et Ahmic Harb.
Emulator	do	19 do	25	7 00	do rivière Maganettawan.
Cyclone	do	Non émis	44		do do
Longford	40	23 juin	53	9 24	do lac Coulchiching.
Isla	348	23 do	175	22 00	do Orillia et Barrie.
Lorna Doone	Yacht	23 do	5	5 40	do lac Couchiching.
Gypsy	do	24 do	20	6 60	do do
Marie	Rem	25 do	12	6 04	do baie Georgienne
Geraldine	40	25 do	65	10 28	do Penetang. et Pointe au Baril.
Emma	100	25 do	75	11 00	do Parry-Sound do
Lorna Doone	38	25 do	18	6 52	do Pointe au Baril et baie des Douze-Milles.

*Honoraires et droits pour 1896 et 1897.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest——*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Bertha	30	26 juin	18	6 44	A hélice, Parry-Sound, Moon River et Shebishagong.
Halcro	Yacht	Non émis	8	....	do baie Georgienne.
Carlton	30	26 juin	8	5 72	do Parry-Sound, Moon River et Shebishogong.
Fred. Davidson	Rem	28 do	43	8 44	do baie Georgienne.
Masonic	40	28 do	39	8 12	do Penetang. et Pt. au Baril.
Home Rule	Yacht	29 do	3	5 24	do do et Muskoka Mills
Maud	40	29 do	40	8 20	do do et Pt. au Baril.
Shawanaga	Rem	29 do	96	12 68	do baie Georgienne.
Odessa	30	30 do	12	5 96	do Penetang. et environs.
Creole	Yacht	30 do	21	6 68	do baie Georgienne.
Total	....	....	33,540	3,645 80	

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.	
Comet	20	14	A hélice, remorqueur	Pas employé.
John Harrison	44	30	do do	
John J. Long	201	137	do passagers	
Ontario	1,338	910	do do	
Huron	1,052	638	A hélices jum., wag. de c. de fer	
International	851	539	do do do	
Meteor	337	181	A aubes, remorqueur	
Chicoutimi	110	70	do passagers	
Mary of Port Stanley	4	3	A hélice, remorqueur	
Abeona	46	31	do yacht	
Sonntag	7	5	do do	
Mascott	49	33	do passagers	
Wm. Booth	46	32	do yacht	
Daisy	11	7	do remorqueur	
Athena	18	12	do yacht	
Luther Westover	127	80	A aubes, remorqueur	
Ruby	72	44	A hélice, rem. de p.	
Ranger	8	5	do do	Pasdedemande
Evangeline	24	16	do yacht	
Cecebe	11	8	do remorqueur	
Herbert M.	26	18	do do	
City of Stratford	4	3	do yacht	
Bruce	16	11	do remorqueur	
Messenger	15	12	do do	
Heatherbelle	20	13	do rem. de p.	
Elite	22	15	do do	
Purvis	13	9	do do	
Tecumseh	10	6	do remorqueur	
Adam Ainslie	59	40	do do	
Reliance	311	182	do do	
Vixen	68	53	do rem. de p.	
Minnie Martin	10	7	do remorqueur	
Ocean Lily	3	2	do do	
Evelyn of Windsor	85	46	do do	
A. M. Petrie	20	13	do yacht	
Phenix	37	25	do remorqueur	
Mary Arnott	8	6	do do	
Elmer	38	26	do do	
Sea Shell	7	5	do do	
Earl	18	14	do rem. de p.	
Killarney Belle	28	19	do do	
A. Chambers	23	15	do do	
Gilphie	19	18	do passagers	
Sarah E. Day	5	4	do remorqueur	
Welcome	21	14	do rem. de p.	
John Logie	29	20	do do	
Total	....	....		

JAMES JOHNSTON,
JOHN DODDS,
Toronto.

Bateaux à vapeur inspectés pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Abino	40	4 juill.	8	5 64	Passeur, rivière Niagara.
City of Mt. Clemens.	150	10 do	102	16 16	do entre les lacs Erié et Huron.
Hope	300	14 do	170	21 60	Passeur, Bridgeburg et Black Rock.
Enterprise	280	16 do	148	19 84	do lac Simcoe.
Islay	348	16 do	175	22 00	do do
Longford	40	17 do	53	9 24	do do
		1896.			
Lillie	75	31 déc	50	9 00	do do
Conqueror		Non accordé.	25	7 00	do do
		1897.			
Telegram	Lac 200 Rivière 330	23 juill.	198	23 84	do Saut-Ste-Marie et havre de la Péninsule.
Jessie		Non émis	118	17 44	do Duluth et Montréal.
Ann Long	11	30 juill.	45	8 60	do Kilarney et Saut.
Fanny Arnold	12	30 do	73	10 84	do do do
Iota		Non accordé.	6	5 48	do Lacloche et Cook's-Mills.
Scotch Thistle	30	31 juill.	17	6 36	do Killarney et Algoma-Mills.
Maggie May	40	1 août.	46	8 68	do do et Thessalon.
P. M. Campbell	25	3 do	49	8 92	do White Fish et Collin's-Inlet.
Lorna Doone	40	4 do	18	6 52	do P. au Baril et baie des 12-Milles
Corona	1,456	13 do	1,274	109 92	do ports du lac Ontario.
Kenozha	200	19 do	191	23 28	do lac Muskoka.
Medora	405	19 do	299	31 92	do do
Onaganoh	23	20 do	19	6 52	do do
Oriole	40	20 do	75	11 00	do do
Nipissing	396	20 do	275	30 00	do do
Mink	40	20 do	13	6 04	do do
Flyer		Non émis	4	5 32	do do
		21 août			
Ahmic	40	21 do	43	8 44	do do
Edith May	40	22 do	45	8 60	do do
Muskoka	82	22 do	99	12 92	do do
Empress Victoria	40	24 do	106	16 48	do Huntsville et Portage.
Mary Louise	40	24 do	64	10 12	do lacs des Baies et Trading.
Equal Rights	15	24 do	6	5 48	do lac Péninsule et environs.
Wenonah	91	25 do	161	20 88	do rivière Maganettawan.
Glenrosa		Non accordé.	63	10 04	do do do
Seguin	20	11 avril	818	73 44	do Prescott et Duluth.
Ivey Alderson		Non accordé.	39	8 04	A hélice, baie de Port-Dover.
Chaudière	150	4 sept.	72	10 00	Chalan, lac Nipissingue.
Sir S. L. Tilley	10	14 do	1,178	102 24	A hélice, Duluth et Montréal.
Dominion	Fret	17 do	478	43 24	do lac Huron, baie Georgienne.
J. H. Jones	46	17 do	152	20 24	do do do
Surprise	10	3 août	19	6 52	do riv. des Espagnols et baie Gore.
Advance	10	3 do	72	10 76	do do do
Monarch	330	29 sept	2,017	169 36	dc Windsor et Duluth.
Great Western	200	30 do	1,080	94 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Lansdowne	200	1 oct	1,571	133 68	do do do
Lillie Smith	Fret	5 do	275	27 00	A hélice, lac Erié et baie Georgienne.
		1898.			
Niagara	do	5 avril	468	42 44	do Montréal et Duluth.
Lakeside	524	5 do	348	35 84	do Toronto et Sainte-Catherine.
Michigan	500	22 mar	1,730	146 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Ontario	500	22 do	1,615	137 20	do do
Macassa	616	9 avril	459	44 72	A hélice, Hamilton et Toronto.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite*.

INSPECTION DES COQUES—*Suite*.

Nom du vapeur.	Nombr autorisé passagers	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection. $	c.	Observations.
		1898.				
United Lumberman.	Fret........	15 avril.....	399	36	92	A hélice, Montréal et Duluth.
Erin...........	10	15 do	651	60	08	do do do
Algonquin..........	Fret......	16 do	1,806	149	48	do Duluth et Prescott.
Rosedale........	do	16 do	1,507	125	56	do do do
Myles........	do	17 do	1,198	100	92	do do do
Arabian............	13	17 do	1,073	93	84	do do Québec.
Pacific..	292	21 do	918	81	44	do tous les lacs.
Atlantic............	300	21 do	683	62	64	do Collingwood et Saut-Ste-Marie
Majestic..........	763	21 do ..	1,578	134	24	do tous les lacs.
Northern Belle... ..	216	22 do	514	49	14	do Collingw'd et pts de la b. Georgienne.
City of Toronto.....	400	22 do	782	70	56	A aubes, Penetanguishene et Soo.
City of Midland.....	375	22 do	174	85	92	A hélice, Collingwood et Mackinac.
City of Collingwood.	650	23 do ...	1,387	118	96	do Collingw'd, Soo et Mackinac.
City of Parry Sound.	280	23 do	491	47	28	do Collingw'd et p.b. Georgienne.
Athabasca....	500	24 do	2,269	189	52	A hélice, Owen-Sound et Ft-William.
Alberta.............	500	24 do	2,282	190	56	do Owen-Sound, Windsor et Ft-William.
Manitoban..........	500	26 do	2,616	217	28	A hélice, Owen-Sound et Ft-William.
L. Shickluna..	Fret.. .	27 do	445	40	60	do Québec et Duluth.
Persia..............	150	27 do	757	68	56	do Montréal et Hamilton.
Ada Alice	100	27 do	53	9	24	do Toronto et île.
Ocean	125	28 do	684	62	72	do Montréal et Sarnia.
		1897.				
Clinton......	Fret..	10 sept.....	430	39	40	do do Duluth.
		1898.				
Melbourne..........	120	29 avril.....	894	79	52	do Toledo et Montréal.
Cuba	109	30 do	931	82	48	do do do
Tecumseh...... ...	Fret.. ...	3 mai	840	72	20	do Prescott et Duluth.
Chicora	872	6 do	930	82	48	do lac Ontario et ports.
Chippewa.....	2,000	6 do	1,514	129	12	do do do
Corona.............	1,456	8 do	1,274	109	92	do do do
Ongiara	244	7 do	98	12	84	do Niagara et Lewiston.
Island Queen.. .. .	140	10 do	23	6	84	do Toronto et île.
Clark Bros..........	40	10 do	33	7	64	do do baie seulement.
Luella..............	125	11 do	38	8	04	do do Ile.
United Empire	295	12 do	1,961	164	88	do Windsor et Duluth.
Hiawatha...........	300	12 do	163	20	96	do Sarnia et Port-Huron.
Comfort	39	13 do	14	6	12	do Sombra et Marine-City.
Imperial............	220	13 do	150	20	00	do Sarnia et Sandusky.
Shamrock..........	383	15 do	154	20	32	A aubes, Toronto et île.
Kathleen..........	196	15 do	110	16	80	do do do
Gertrude	170	15 do	76	11	08	do do do
Primrose	900	15 do	189	23	12	A aubes do do
Mayflower..........	900	15 do	189	23	12	do do
		1897.				
Greyhound	Lac 250 Cabotage 530	30 nov....	337	34	96	A hélice, Toronto, Oakville et Port-Dalhousie.
		1898.				
Union.........	300	20 mai	267	29	36	A aubes, Fort-Erié et Black Rock.
Maid of the Mist.. .	80	20 do	62	9	96	A hélice, Chutes-Niagara et environs.
Garden City......	Lac 500 Cabotage 760	19 mai	637	59	04	A aubes, Toronto et Lakeport.
Acacia..............	200	21 mai	55	9	41	A hélice, Hamilton et Burlington Beach.
Lake Michigan	12	22 do	573	53	84	A hélice, Duluth et Montréal.
Modjeska..........	801	21 do	678	62	24	do Toronto et Hamilton.
St. Andrew.........	10	25 do	1,113	97	04	do Montréal et Duluth.
Gilphie	33	25 do	19	6	52	do Kincardine et Tobermory.
Thistle.............	345	29 do	78	11	24	A aubes, Toronto et île.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Seguin	20	31 mai	818	73 44	A hélice, Prescott et Duluth.
A. J. Tymon	Lac 300 Cabot'ge 419	3 juin	194	23 52	do Port-Stanley et Cleveland.
Queen City	Lac 328 Cabot'ge 492	4 do	312	32 96	do ports du lac Ontario.
City of London	300	8 juin	516	49 28	do ports de la baie Georgienne.
City of Windsor	300	30 août	511	48 88	do Saut-Sainte-Marie et Collingwood.
Gordon Gauthier	16	30 do	26	7 08	do Saut-Ste-Marie et Desbarats.
Jessie L. McEdwards	100	16 juin	21	6 68	do Toronto et île.
Arlington	100	16 do	23	6 84	do do do
John Hanlan	170	16 do	37	7 96	do do do
Thames	300	17 do	82	11 56	Roue centrale, London et Springfield.
City of Chatham	580	18 do	341	35 28	A hélice, Chatham et Détroit.
City of Dresden	100	18 do	194	23 52	do Windsor et ports du lac Erié.
Jubilee	40	18 do	10	5 80	do baie Rondeau.
Cambria	318	21 do	937	82 96	A aubes, Windsor et Saut-Ste-Marie.
Carmona	350	21 do	980	86 40	do do do
Emma	100	13 do	75	11 00	A hélice., Penetang, Parry-Sound et Pointe au Baril.
Geraldine	40	13 do	65	10 28	A hélice, Penetang. et Pte au Baril.
Lorna Doone	38	13 do	18	6 52	do Pt. au Baril et B. des 12-Milles
Bertha	38	13 do	18	6 44	do Parry-Sound et Shebishagong
Carlton	30	26 do	8	5 72	do do do Moon River.
Masonic	40	29 do	39	8 12	do Penetang. et Pointe au Baril.
Maud	40	29 do	40	8 20	do do do do
Shawanaga	....	Non émis	96	12 68	do Penetang et Saut-Ste-Marie.
Odessa	30	30 juin	12	5 96	do do Big David's Bay.
		1897.			
Joe Milton	200	17 sept	93	12 52	do ports de la baie Georgienne.

WILLIAM EVANS,
Toronto, Ont.

Bateaux à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.	
J. C. Clark	145	99	Passagers.	Pas de demande.
John J. Long	201	137	do	Ne marchant pas.
Mazeppa	146	87	do	Pas de demande.
Eurydice	590	438	do	Ne marchant pas.
C. W. Chamberlain	385	243	Fret.	Pas de demande.
Osprey	12	8	Passagers.	do
John Lee, sr	52	35	do	do
Juno	288	196	Fret.	do
Mascot	49	33	Passagers.	do
Queen	7	5	do	do

WILLIAM EVANS,
Toronto, Ont.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Mabel C..........	....	....	4·48	5 32	A hélice, lac Saint-François.
Alberta	....	10 juillet....	68·00	10 44	A aubes, remorqueur, baie de Quinté.
North Star	165	14 do	39·60	8 20	A hélice, lac du Riz et environs.
City of Peterborough	300	14 do	287·60	31 04	A aubes, do do
Beaver	75	14 do	18·00	6 44	A hélice, do do
Mary Ellen	130	15 do	44·50	8 60	do Victoria et Peterboro'.
Undine	30	15 do	13·81	6 12	do do do
Golden City........	175	15 do	68·02	10 45	do do do
Mollie	....	....	....	....	A hélice, yacht, Victoria et Peterboro'.
Idle Hour	....	16 juillet....	2·40	5 16	do do do
Dawn	....	16 do	20·20	6 60	do remorq. do do
Lenore	....	....	....	....	do do do
Orandilla..........	400	18 juillet....	266·20	29 28	A aubes, do do
Marie Louise.......	110	18 do	39·02	8 12	A hélice, do do
Water Witch.......	....	20 do	9·20	5 72	do remorq. do do
Alice Ethel..........	175	20 do	71·75	10 76	A aubes, do do
Comet	35	21 do	7·60	5 64	A hélice, do do
Myrtle	....	21 do	27·46	7 16	A aubes, remorq. do do
Stranger	....	22 do	53·41	9 24	A hélice, do do do
Greyhound	40	22 do	37·35	7 96	do do do
Esturion	325	23 do	118·36	17 44	A aubes, do do
Maple Leaf..........	70	23 do	26·08	7 08	A hélice, do do
Bella Fair..........	....	23 do	6·60	5 56	do remorq. do do
Beaubocage	150	24 do	129·00	18 32	A aubes, do do
Calumet............	....	....	....	....	A hélice, yacht do do
Outlet Queen..	37	25 juillet....	18·45	6 44	do lac du Riz et environs.
Widgeon	32	27 do	7·95	5 64	do do do
Sunbeam	....	27 do	13·43	6 04	do rem. do do
Myra	....	1er août....	73·21	10·84	do fleuve Saint-Laurent.
John Hunter........	....	1er do	32·14	7 56	do canal et rivière.
Umbria	....	1er do	42·98	8 44	do do do
Ingomar	....	1er do	22·48	6 76	do yacht.
Alaska	100	14 do	48·74	8 92	do Kingston et Montréal.
Hubert Larkin......	....	1er do	48·73	8 92	do remorq., canal et rivière.
Montmorency	....	1er do	17·81	6 44	do do do
Gilbert	....	1er do	40·83	8 28	do do do
A. B. Cooke........	....	1er do	34·17	7·72	do do do
Princess Louise	100	18 do	26·36	7 08	do Kingston et Montréal.
Grenada	175	19 do	57·00	9 56	do do do
Beaver	....	1er do	40·88	8 28	do remorq., canal et rivière.
H. C. Curtis........	....	1er do	36·19	7 88	do do do
Mona	....	1er do	24·87	7 00	do do do
C. F. Dunbar	....	1er do	32·86	7 64	do do do
Sandy.	....	1er do	29·57	7 32	do do do
Aberdeen..........	40	24 do	12·65	6 04	do canal Rideau.
Commodore	....	....	3·06	5 24	do rivière Mississipi.
Carleton..........	200	26 août	67·94	10 44	A aubes, do do
Bertha	40	27 do	17·64	6 44	A hélice, canal Rideau.
Nellie	....	28 do	6·82	5 56	do yacht, canal Rideau.
Tropic	35	28 do	8·86	5 72	do canal Rideau.
Fearless	....	1er do	46·38	8 68	do remorqueur, canal Rideau.
Iona..........	25	26 mai......	231·53	26 56	do les lacs.
Trent	....	....	....	....	A aubes, remosqueur.
Prince Edward......	....	14 oct.......	18·22	6 44	do bac, baie de Quinté.
		1898.			
Paul Smith	350	27 mars.....	293·16	31 44	A aubes, bac, à Kingston.
Pierrepont....	415	27 do	251·98	28 16	do Trenton et Cap-Vincent.
Chieftain.	....	29 do	434·68	39 80	do remorq., fleuve SaintLaurent

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Armenia		3 avril	623·68	56 44	A hélice, fret, tous les lacs.
D. D. Calvin		3 do	749·53	65 00	do do do
Resolute	25	5 do	371·86	37 76	A hélices jumelles, do
Reliance	25	5 do	239·14	27 12	do do
Ella Ross	300	6 do	324·88	34 00	A aubes, baie de Quinté.
Rescue	25	6 do	52·29	9 16	A hélice, baie de Quinté.
Deseronto	85	6 do	54·57	9 40	do do
Ranger		7 do	13·83	6 12	do remorq. do
Nile		7 do	96·30	12 68	do fret do
Hero	475	8 do	342·12	35 36	A aubes, Trenton et Montréal.
Glengarry		8 do	732·41	63 56	A hélice, fret, tous les lacs.
Bannockburn	15	8 do	1619·56	137 60	do do
David G. Thomson		9 do	185·05	19 80	do remorq., fleuve St-Laurent.
Glide		9 do	77·90	11 24	do do do
Valeria	135	9 do	51·55	9 16	do Trenton et Prescott.
Parthia		10 do	198·13	20 84	A aubes, remorq., fleuve St-Laurent.
Bothnia		10 do	833·36	75 80	A hélice, fret, tous les lacs.
Rosemount	10	10 do	580·37	134 40	do tous les lacs.
James A. Walker		12 do	1183·58	19 72	do remorq., fleuve St-Lawrent.
Saturn		13 do	883·09	75 64	do fret, tous les lacs.
Orion		13 do	846·43	72 68	do do
Jessie Hall		14 do	56·54	9 56	do remorq., fleuve St-Laurent.
King Ben		14 do	145·36	16 60	do fret, canal et rivière.
Active		17 do	301·70	29 16	do re morq., fleuve St-Laurent.
Reginald		19 do	186·26	19 88	do do do
William Johnston		19 do	94·72	12 60	do do do
Princess Louise	240	19 do	114·88	17 20	do Trenton, Cap-Vincent.
H. F. Bronson		20 do	137·12	15 96	A hélices jum., rem., fleu. St-Laurent.
James Swift	150	22 do	265·92	29 28	A hélice, canal Rideau.
Thistle		1er do	36·02	7 88	do rem. de pêche, baie de Quinté.
Alexandria	600	28 do	863·15	77 04	A aubes, Charlotte et Montréal.
Water Lily		15 do	95·09	12 60	A hélice, fret, lac et rivière.
Aberdeen		15 do	141·86	16 36	do do do
North King	525	1er mai	872·95	77 84	A aubes, lac Ont. et fleuve St-Laurent
John Milne		3 do	108·53	13 72	A hélice, fret, canal et rivière.
J. G. Nichols		3 do	139·15	16 12	do do do
Majestic	185	11 do	67·77	10 44	do eaux Victoria et Peterboro.
Empress of India	680	13 do	579·05	54 32	A aubes, Toronto et Port-Dalhousie.
Varuna	240	14 do	134·04	18 72	A hélice, Brighton et Prescott.
C. H. Merritt	350	15 do	121·58	17 76	do do do
Nellie Cuthbert	125	15 do	59·03	9 72	do do do
Reindeer	165	17 do	58·29	9 64	do Trenton et Prescott.
Annie Lake	40	18 do	18·52	6 52	do Brighton et Prescott.
Curlew		18 do	8·55	5 72	Roue à l'arrière, yacht.
Kismet		19 do	5·42	5 40	do do
Carmana		19 do	56·08	9 48	do do
Jessie Forward			5·64	5 48	A hélice, baie de Quinté.
Dorothy	30	20 mai	10·09	5 80	do Trenton and Prescott.
Maggie May		21 do	29·03	7 32	do remorq., canal Rideau.
America	*698	21 do	553·03	52 24	A aube, Trenton et Montréal.
Spartan	400	21 do	962·54	101 52	do Toronto et Montréal.
D. R. Van Allen		22 do	317·95	30 44	A hélice, fret, tous les lacs.
John Haggart	250	22 do	201·60	24 16	do Kingston, Prescott et Ottawa.
Geraldine		24 do	17·90	6 44	A hélice, yacht.
Kilbirnie		25 do	15·23	6 20	do do
Jopl	40	26 do	10·54	5 88	do Kingston et Ottawa.
Columbian	†950	27 do	703·90	64 32	A hélices jum., Toronto et Montréal.
Passport	400	27 do	1033·84	90 72	A aubes, do
Antelope	40	28 do	19·59	6 60	A hélice, Trenton et Prescott.
Where Now	85	31 do	47·78	8 84	do Kingston et Prescott.

*500 à Montréal.
†400 sur les lacs.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du ceetificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Armenia	275	2 juin	109·99	16 80	A hélice, Trenton et Dickenson's L'd'g.
Nora	40	2 do	28·13	7 24	do Trenton et Picton.
Hydra		3 do	5·70	5 48	do rem. de pêche, baie de Quinté.
Siesta		3 do	14·96	6 20	A hélice, yacht.
Alberta		3 do	68·00	10 44	A aubes, fret, baie de Quinté.
Trent		4 do	19·51	6 60	do roue à l'arrière, baie de Quinté.
Marmora			12·96	6 04	A hélice, lac aux Corbeaux.
Miltonia		8 juin	32·18	7 56	A hélice, yacht de plaisir.
Eclipse	100	9 do	17·94	6 44	A hélice, lac du Riz et environs.
Sunbeam	210	10 do	104·92	16 40	do comtés de Victoria et Peterboro
Iona	25	11 do	231·53	26 56	do tous les lacs.
Jubilee	140	12 do	53·94	9 32	do Trenton et Prescott.
Col. By		14 do	9·31	5 72	do remorqueur, canal Rideau.
Petrel		14 do	345·76	32 68	A hélices jumelles, rem., tous les lacs.
Fedelia		15 do	8·56	5 72	A hélice, yacht.
Blue Bell		17 do	11·97	5 96	do do
Sophy	30	17 do	25·73	7 08	A hélice, Trenton et Prescott.
Kenneth		23 do	4·11	5 32	A hélice, yacht.
Olga	25	23 do	5·28	5 40	A hélice, Kingston et Prescott.
Correlia	20	24 do	3·81	5 32	do do do
Transit	450	24 do	140·81	19 28	A hélices jum., Kingston et Prescott.
Dortha		25 do	50·98	9 08	A hélice, yacht.
Pomona		25 do	4·88	5 40	do do
City of Belleville	250	26 do	101·17	16 08	do Kingston et Prescott.
Naiad		30 do	15·41	6 20	A hélice, yacht.
Total			23483·62	2,681 21	

THOS. P. THOMPSON, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

Bateaux à vapeur non-inspectés, pour l'année terminée le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Dolce	4·74	3·22	A hélice, passagers, pas demandé.
Mildred	4·50	3·06	do do do
Nona Roy	4·14	2·26	do non demandée.
Pilgrim	262·49	165·37	A hélice, passagers, pas demandé.
Rescue	7·23	4·92	A hélice do do
Florence	3·08	2·09	do do do
Lily	16·01	2·45	do remorq., ne marche pas.
Maud L	14·05	9·56	do do do
Caribou	144·19	97·49	do passagers do
Mary Ethel	98·61	56·13	A aubes, do do
Startled Fawn	25·49	17·34	A hélice, do do
Gladys	26·01	17·69	do yacht de plaisir, pas demandé.
Total	620·54	381·58	

THOS P. THOMPSON, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
City of Peterborough	300	17 juillet....	287·60	$31 04	A aubes, lac du Riz et tributaires.
Mary Ellen.........	130	17 do	44·50	8 60	A hélice, com. de Vict. et Peterboro'.
Golden City........	175	18 do	68·02	10 45	do do do
Undine............	30	18 do	13·81	6 12	do do do
North Star........	165	18 do	39·60	8 20	do lac du Riz et tributaires.
Beaver............	75	18 do	18·00	6 44	do do do
Marie Louise.......	110	20 do	39·02	8 12	do com. Vict. de et Peterboro'.
Comet.............	35	21 do	7·60	5 64	do do do
Crandella..........	400	21 do	266·20	29 28	A aubes do do
Grey Hound........	40	22 do	37·35	7 96	A hélice do do
Alice Ethel........	175	22 do	71·75	10 76	A aubes do do
Maple Leaf.........	70	23 do	26·08	7 08	A hélice do do
Esturion...........	325	23 do	118·36	17 44	A aubes do do
Beaubocage.........	150	24 do	129·00	18 32	do do do
Outlet Queen.......	37	25 do	18·45	6 44	A hélice, lac du Riz et tributaires.
Widgeon...........	32	27 do	7·95	5 64	do do do
Olga..............	25	5 août.....	5·28	5 40	do Kingston et Prescott.
Grenada...........	175	11 do	57·00	9 56	do Kingston et Montréal.
Princess Louise....	100	11 do	26·36	7 08	do do do
Alaska............	100	12 do	48·74	8 92	do do do
Aberdeen..........	40	27 do	12·65	6 04	do Kingston et Ottawa.
Bertha............	40	28 do	17·64	6 44	do do do
Nellie............	.....	Non émis...	6·82	5 56	do do do
Tropic............	35	28 août.....	8·86	5 72	do do do
Commodore.........	30	29 do	3·06	5 24	do Carleton-Place et Innisville.
Carleton...........	200	29 do	67·94	10 44	A aubes do do
Prince Edward.....	Passeur....	14 octobre..	18·22	6 44	A roue centrale, Tyendinaga et Sophiasburg.
		1896.			
Parthia............	200	31 décembre	198·13	23 84	A aubes, Kingston et Gananoque.
		1898.			
Pierrepont.........	415	1er avril....	251·98	28 16	do Trenton, C. Vincent et Pres.
Resolute...........	25	5 do	371·86	37 76	A hélices jumelles, tous lacs et rivières.
Reliance...........	25	5 do	239·14	27 12	do do
Ella Ross..........	300	7 do	324 88	34 00	A aubes, Brighton et Prescott.
Deseronto.........	85	7 do	54·57	9 40	A hélice, Trenton et Prescott.
Rescue............	25	7 do	52·29	9 16	do do do
D. D. Calvin.......	Fret........	8 do	749·53	65 00	do tous lacs et rivières.
Bothnia...........	do	8 do	833·36	75 80	do do do
Armenia...........	do	10 do	623·68	56 44	do do do
Hero..............	475 Prescott 300 Montréal	13 avril ..	342·12	35 36	A aubes, Trenton et Montreal.
Bannockburn........	15	14 avril	1619·56	137 60	A hélice, tous lacs et rivières.
Saturn............	Fret........	16 do	883·09	75 64	do do do
Orion.............	do	16 do	846·43	72 68	do do do
Rosemont..........	10	19 do	1580·37	134 40	do do do
Glengarry.........	Fret.......	19 do	732·41	63 56	do do do
Valeria............	135	20 do	51·55	9 16	do Trenton et Prescott.
Princess Louise.....	240	20 do	114·88	17 20	do do do
James Swift........	150	26 do	265·92	29 28	do Kingston et Ottawa.
Alexandria........	Rivière 600 Lac 450	28 avril...	863·15	27 04	A aubes, Charlotte et Montréal.
North King.........	525	30 avril	872·95	77 84	do l. Ontario et fl. Saint-Laurent
Paul Smith.........	350	7 mai.....	293·16	31 44	do Trenton et Prescott.
Jessie Forward.....	....	Non émis...	5·64	5 48	A hélice do do
D. B. Mulligan......	40	2 mai.....	76·69	14 16	Pembroke et Allumette.
Flora.............	30	12 do	5·18	5 40	do Pembroke et Fort-William.
Ottawa............	230	13 do	116·28	17 28	A aubes, Pembroke et Des Joachims

BATEAUX à vapeur inspectés etc—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brun.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations
		1898.		$ c.	
Janet Craig	40	13 mai	11·73	5 96	A hélice, Arnprior et Bristol.
Voyageur	40	14 do	44·06	8 52	do Midland et Saut-Ste-Marie.
Empress of India	680	15 do	579·05	54 32	A aubes, Toronto et Port-Dalhousie.
C. H. Merritt	350	17 do	121·58	17 76	A hélice, Brighton et Prescott.
Varuna	240	17 do	134·04	18 72	do do do
Reindeer	165	18 do	58·29	9 64	do Trenton et Prescott.
Annie Lake	40	19 do	18·52	6 52	do Brighton et Prescott.
Curlew	....	Non émis	8·55	5 72	do do do
Majestic	185	20 mai	67·77	10 44	do ctés de Victoria et Peterboro'.
Nellie Cuthbert	125	22 do	59·03	9 72	A hélice, Brighton et Prescott.
America	500 M'ntr'l 698 Presc't	22 do	553·03	52 24	A aubes, Trenton et Montréal.
D. R. Vanallen	Fret	24 do	317·95	30 44	A hélice, tous lacs et rivières.
Antelope	40	24 do	19·59	6 60	do Trenton et Prescott.
Jopl	40	25 do	10·54	5 88	do Kingston et Ottawa.
Spartan	400	29 do	1168·92	101 52	A aubes, Toronto et Montréal.
Columbian	Lac 400 Riv. 950	do 31	703·90	64 32	A hélices jum., Toronto et Montréal.
Armenia	275	4 juin.	109·99	16 80	A hélice, Trenton et Dickenson's L'd'g.
Nora	40	4 do	28·13	7 24	do Trenton et Picton.
Passport	400	5 do	1033·84	90 72	A aubes, Toronto et Montreal.
Where Now	85	7 do	47·78	8 84	A hélice, Kingston et Prescott.
John Haggart	250	8 do	201·60	24 16	do Kingston, Prescott et Ottawa.
Iona	25	9 do	331·53	26 56	do tous lacs et rivières.
Sunbeam	210	10 do	104·92	*26 88 16 40	do cos. Victoria et Peterboro'.
Dawn	40	11 do	20·20	6 60	do do do
Eclipse	100	12 do	17·94	6 44	do lac du Riz et tributaires.
Jubilee	140	19 do	53·94	9 32	do Trenton et Prescott.
City of Belleville	250	21 do	101·17	16 08	do Kingston et Prescott.
Transit	450	23 do	140·81	19 28	A hélices jum., Kingston et Prescott.
Corella	20	24 do	3·81	5 32	A hélice do do
Olga	25	24 do	5·28	5 40	do do do
Dorothy	30	30 do	10·09	5 80	do do do

* Honoraires pour 1894-95-96, $26.88.

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques et des gréements, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non insp. et classe du vapeur.
Caribou	144·19	97·49	A hélice, passagers, pas employé.
Mary Ethel	98·61	56·13	Roue centrale, passagers, pas employé.
Startled Fawn	25·49	17·34	A hélice, passagers, pas employé.
Dolce	4·74	3·22	do do do
Pilgrim	262·49	165·37	A aubes, do do
Mildred	4·50	3·06	A hélice, do pas demandé.
Rescue	7·23	4·92	do do pas employé.
Nona Roy	4·14	2·26	do do do
Anjou	2·21	1·50	do do hors du district.
Florence	3·08	2·09	do do pas demandé.
	556·68	353·38	

THOMAS DONNELLY,
Iuspecteur de coques et gréements, division d'Ontario-Est.

ETAT des remorqueurs inspectés et des certificats pour remorquage accordés dans la division d'Ontario-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers.	Port d'inspection	Date de l inspection.	Date du certificat.	Date de l'émis. du certificat.	Tonnage brut.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.
			1897.	1897.	1897.		$ c.	1896.
City of Peterborough	200	Peterborough	17 juillet	17 juillet	30 juillet	49·50	10 00	18 juillet.
Eclipse	200	Lakefield	17 do	17 do	30 do	37·50	10 00	18 do
Sultana	200	Peterborough	18 do	18 do	30 do	40·00	10 00	18 do
Lindsay	500	Lindsay	22 do	22 do	30 do	75·00	10 00	21 do
Chemong	400	Bobcaygeon	24 do	24 do	30 do	103·23	10 00	24 do
Otonabee	200	Peterborough	25 do	25 do	30 do	49·00	10 00	25 do
						354·23	60 00	

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droit de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
White Squall	....	7 juillet	7·47	5 56	A hélice, yacht, Valleyfield.
Chaffey	50	7 do	42·44	8 36	do pass. do et Lancaster.
Laurier	50	10 do	14·28	6 12	do pass., Montréal et Sorel.
Lady of the Lake	700	13 do	607·00	56 56	A aubes, pass., lac Magog.
Clipper		do 13	4·00	5 32	A hélice, rem. do
*Owl		13 do	3·69	15 96	do yacht de plaisance, lac Magog.
Annie C	40	13 do	6·33	5 51	do pass., lac Magog.
†Massawippi	25	14 do	3·76	10 64	do pass., lac Massawippi.
John A.		14 do	19·70	6 60	do remorqueur, lac Magog.
§Alexandria		24 do	53·00	46 20	do yacht, rivière Richelieu.
Emile	90	3 août	11·80	5 96	do pass., rivière Ottawa.
Chance		3 do	5·02	5 40	do yacht do
R. Anglin		3 do	97·18	12 76	do fret do
Meteor	130	5 do	131·81	18 56	do pass., lac Témiscamingue.
Clyde	60	5 do	29·16	7 32	do do do
Wenoway	75	6 do	98·96	12 92	A aubes, pass., lac des Quinze.
Ballantyne		6 do	13·82	6 12	do remorq. do
John Thompson	25	7 do	5·16	5 40	A hélice, pass. do
H. Trudel		7 do	13·38	6 04	A aubes, remorq. do
Little Roxy	20	8 do	11·67	5 96	A héllce, pass., lac Témiscamingue.
Beaver		8 do	13·09	6 04	A aubes, remorq. do
D. A. Martin	125	10 do	77·60	11 24	A hélice, pass., rivière du Nord.
C. E. Read		10 do	12·56	6 04	A aubes, remorq. do
Charlotte	30	10 do	13·86	6 12	A hélice, pass., lac Kippewa.
Sarah Agnes		10 do	2·17	5 16	do do rivière du Nord.
F. W. Avery		10 do	14·04	6 12	A aubes, remorq. do
R. Hurdman	150	11 do	93·12	12 44	A hélice, pass., lac Kippewa.
Dora	40	11 do	48·32	8 84	do do lac Témiscamingue.
Argo	75	12 do	154·06	17 32	A aubes do do
Mink		14 do	13·82	6 12	do remorq. do
Otter		14 do	21·16	6 68	do do do
River Belle		15 do	14·14	6 12	A hélice, rem., b. Barry et Combermere
Thistle		17 do	2·18	5 16	do yacht do do
Hiram Easton		1er sept	34·00	7 72	do remorq., Ottawa et Kingston.
		1896.			
Ida	40	1er déc	247·26	27 76	do pass. do Montréal.
		1897.			
‡Windermere		3 sept	31·17	37 40	do yacht de plaisance, St-Laurent
G. B. Greene		8 do	254·81	25 40	A aubes, remorq., lac Deschênes.
Bella Ritchie	100	9 do	82·17	11 56	do pass. do
Nokomis		10 do	25·02	7 00	A hélice, yacht, rivière Ottawa.
Aid		10 do	25·26	7 00	do remorq. do
Wild Rose		31 octobre	9·97	5 80	do yacht, fleuve Saint-Laurent.
		1898.			
Hochelaga	300	5 avril	419·00	41 52	A aubes, bac, Montréal et Boucherville
Longueuil	300	5 do	365·42	37 20	do do do Longueuil.
Mansfield	40	8 do	169·00	21 52	A hélice, bac, Ottawa et Pte Gatineau.
Chateauguay	443	18 do	222·27	25 76	A aubes, pas., Montréal et Beauharnois
Florence		19 do	61·53	9 96	A hélice, rem., Ottawa et Montréal.
Dolphin		19 do	69·66	10 60	do do do do
Sir Hector		19 do	39·72	8 20	do do do do
E. B. Eddy		19 do	78·44	11 24	do do do do
Archie Stewart		19 do	80·00	11 40	do do do do
J. R. Booth		19 do	131·58	15 56	do do do do

* Honoraires et droits payés pour 1894, 1895, 1896. † Honoraires et droits payés puor 1895-96.
§ Honoraires et droits payés pour 1892, 1893, 1894, 1895, 1896. ‡ Honoraires et droits payés pour 1892, 1893, 1894, 1895, 1896.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
G. A. Harris		20 avril	87·46	11 96	A hélice, remorq., Ottawa et Montréal.
G. H. Notter		20 do	14·00	6 12	do do do do
Hall	50	20 do	246·92	27 76	do pass. do do
Harry Bate		20 do	253·71	28 32	do fret do do
Welshman		20 do	143·43	16 44	do do do do
Quebec		20 do	108·31	13 64	do do do do
E. H. Bronson		21 do	285·22	27 80	A aubes, remorq., lac des Allumettes.
Hiram Robinson		21 do	60·90	9 88	A hélice do do
Alexander Fraser		21 do	320·20	30 60	A aubes do do
Ottawa	230	21 do	116·28	17 28	do pass., Pembroke et Des Joachims
G. B. Greene		22 do	254·81	25 40	do remorq., lac Deschênes.
Albert		22 do	216·98	22 36	do do do
G. B. Pattee		22 do	30·38	7 40	A hélice, do do
Sparrow		23 do	25·23	7 00	do do Nipissingue et Deschênes
Dauntless	20	23 do	7·93	5 64	do pass., lac Nipissingue.
Ladas		23 do	54·47	9 32	do remorq., Nipissingue.
Booth		23 do	234·73	23 72	A aubes do do
Zephyr		23 do	2·78	5 24	A hélice do do
Nosbonsing		24 do	24·53	7 00	do do lac Nosbonsing.
Shoofly		24 do	9·99	5 80	do do l. Truite et Nosbo'sing
Empress		26 do	35·57	7 88	do do Chute à l'Esturgeon.
Okimawaka		26 do	12·78	6 04	do do lac Nipissingue.
Turtle		26 do	33·12	7 64	A aubes, remorq. do
Maid of the Mill		28 do	8·18	5 64	A hélice, passagers, lac Wahnapitae.
Duchess of York	700	30 do	489·74	47 20	A aubes do rivière Ottawa et fleuve Saint-Laurent.
Maude	350	30 do	269·23	29 52	A aubes, passagers, rivière Ottawa et fleuve Saint-Laurent.
Richelieu	120	1er mai	113·38	17 04	A aubes, pass., Montréal et Valleyfield
Rocket	400	3 do	428·50	42 24	do do do et Cornwall.
Princess	453	3 do	579·96	54 32	do do do Carillon.
McNaughton		5 do	137·19	15 96	A hélice, rem., fleuve Saint-Laurent.
Nama		6 do	41·86	8 36	do yacht do do
C. Anderson	94	7 do	125·09	18 00	do pass., Montréal et Chambly.
Garnet	200	7 do	152·05	20 16	A aubes, pass. do Valleyfield.
Ida	40	7 do	247·26	27 76	A hélice, passagers, rivière Ottawa
Monarque		7 do	136·41	15 88	A aubes, remorq. do
C. B. Powell		10 do	272·34	26 76	do do lac des Allumettes.
D. B. Mulligan	40	10 do	76·69	14 16	A hélice, bac, Pembroke et Desjardins.
Flora	30	10 do	5·18	5 40	do passagers, lac des Allumettes.
Pembroke		11 do	194·21	20 52	A aubes, remorq. do
Hamilton		11 do	319·88	30 60	do do lac des Chats.
J. L. Murphy		11 do	173·05	18 84	A hélice do do
Samson		11 do	15·27	6 20	A aubes, remorq., do
Amable du Fond		12 do	17·40	6 36	do do do
Madawaska		12 do	14·57	6 20	do do do
Daniel McLachlin		12 do	22·08	6 76	do do do
Janet Craig	40	12 do	11·73	5 96	A hélice, bac, Arnprior et Bristol.
Thos. Osborne		13 do	24·97	7 00	do remorq., rivière Ottawa.
Empress	800	13 do	677·60	62 16	A aubes, pass., Ottawa et Grenville.
Beatrice B	100	13 do	58·63	9 72	A hélice, bac do Hull.
Marquis of Lorne	40	13 do	20·19	6 60	do do do
Conqueror		14 do	233·04	23 64	A aubes, remorq., Montréal et Québec.
Sovereign	700	17 do	637·29	58 96	do pass. do Carillon.
Filgate	658	17 do	263·00	29 04	do do do île Grosbois.
Chaffey	40	18 do	42·44	8 36	A hélice do Valleyfield et Lancaster.
White Squall		19 do	7·47	5 56	do yacht do do
Ada		25 do	28·52	7 24	do remorq., rivière Ottawa.
Agnes	40	26 do	29·37	7 32	do pass., Buckingham et High Falls.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Mildred	25	26 mai	15·22	6 20	A hélice, pass., Buckingham à H. Falls
Leon		26 do	14·57	6 20	do pass., rivière du Lièvre.
Thurso	49	27 do	20·07	6 60	A aubes, bac, Thurso et Clarence.
Winona		27 do	12·00	5 96	A hélice, remorq., rivière Ottawa.
Bonito	30	28 do	17·35	6 36	do bac, L'Orignal et Calumet.
Glide	40	28 do	80·48	11 40	do do Hawkesbury et do
Olive	60	2 juin	215·00	25 04	do pass., Montréal et Ottawa.
Prefontaine		12 do	214·46	25 12	do fret do Québec.
Russell		15 do	76·49	11 16	do remorq., rivière Ottawa.
Vesta		15 do	14·17	6 12	do yacht do
Chance		15 do	5·02	5 40	do do do
Tit Willow		15 do	16·83	6 36	do do do
Juno		16 do	17·09	6 36	do do lac Deschênes.
Minnie Bell		16 do	21·74	6 76	do remorq., Ottawa et Kingston.
Bonenfant	20	23 do	21·34	6 68	Roue centrale, bac, Bout de l'Ile et Charlemagne.
John	30	24 do	35·17	7 80	Roue centrale, bac, Carillon et Pointe Fortune.
Charlemagne		25 do	76·38	11 08	A hélice, remorq, fleuve St-Laurent.
Alexandria		26 do	53·00	9 24	do yacht, rivière Richelieu.
Richelieu	40	26 do	33·67	7 72	do pass. do do
Adonis		26 do	14·00	6 12	do yacht do do
E. G. Laverdure		28 do	54·00	9 32	do passager, rivière Ottawa.
Emile		28 do	11·80	5 96	do bac, Ottawa et Hull.
Thistle		28 do	4·86	5 40	do yacht, lac Deschênes.
Isle Heron	40	30 do	160·45	20 80	A aubes, bac, Longueuil et Montréal.
Total			13664·69	1,910 11	

WILLIAM LAURIN,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Shickluna		9 juillet	66·00	10 28	A hélice, remorq., fleuve St-Laurent.
Frank Perew		30 do	43·02	8 44	do do
N° 1		4 août	165·00	18 20	do élévateur, port de Montréal.
Nellie Reid		11 do	55·71	9 40	do remorq, lac Ontario.
Maggie R. King		20 do	27·13	7 16	do do canal Lachine.
No. 9		21 do	172·00	18 76	do élévateur, port de Montréal.
W. Ross		24 do	14·19	6 12	do remorq., fleuve St-Laurent.
		1896.			
Blandford		11 déc.	65·36	10 20	A aubes do
		1897.			
Tim Doyle		29 août	14·84	6 20	A hélice, remorqueur, canal Lachine.
* Ometa		8 sept.	18·68	13 04	do yacht, fleuve St-Laurent.
Hurtubise		Pas fini	46·12	8 68	do remorq., rivière Nation.
Honoré		19 sept.	21·89	6 76	do do fleuve St-Laurent.
Antelope		1er oct.	82·84	11 56	do do lac Ontario.
		1898.			
Grue n° 4		2 avril	100·00	13 00	Grue, port de Montréal.
Grue n° 5		2 do	100·00	13 00	do do
Grue n° 6		5 do	100·00	13 00	do do
Dragueur n° 3		5 do	100·00	13 00	Dragueur do
Dragueur n° 2		6 do	100·00	13 00	do do
Dragueur n° 4		6 do	100·00	13 00	do do
St. Peter		6 do	43·00	8 44	A hélice, rem. do
Aberdeen		7 do	86·58	11 96	do do
Bateau-foret		7 do	100·00	13 00	Foret do
Dragueur n° 7		12 do	100·00	13 00	Dragueur do
Grue n° 2		12 do	100·00	13 00	Grue do
Dragueur n° 1		12 do	100·00	13 00	Dragueur do
St. Louis		20 do	34·00	7 72	A hélice, rem. do
Dragueur n° 6		21 do	100·00	13 00	Dragueur do
Hector		1er mai	43 05	8 41	A hélice, remorq., fleuve St-Laurent.
N° 2		1 do	170·00	18 60	do élévateur, port de Montréal.
N° 8		1 do	80·00	11 40	do do do
St. George		1 do	67·85	10 44	do remorq., fleuve St-Laurent.
Voyageur	40	11 do	44·06	8 52	do passagers, Midland et environs.
Grue n° 3		14 do	100·00	13 00	Grue, port de Montréal.
H. M. Miger		15 do	21·68	6 68	A hélice, remorq., rivière Ottawa.
H. Larosée		17 do	12·69	6 04	do remorq., canal Lachine.
Victoria		18 do	169·78	18 60	do fret, Montréal et St-Jean.
Plover		19 do	40·30	8 20	do remorq., fleuve St-Laurent.
Dama	40	22 do	54·58	9 40	do passagers, Montréal et Québec.
W. F. Logie		22 do	17·32	6 36	do remorq., fleuve St-Laurent.
Aurelia		25 do	32·05	7 56	do do do
C. W. Jones		26 do	47·96	8 84	do do do
D. P. Dey		26 do	11·26	5 88	do do do
N° 1		2 juin	165·00	18 20	do élévateur, port de Montréal.
N° 7		2 do	170·00	18 60	do do do
St-Laurent n° 1		2 do	83·00	11 64	do do do
N° 13		3 do	178·00	19 24	do do do
N° 4		3 do	188·00	20 04	do do do
N° 6		3 do	170·00	18 60	do do do
N° 12		4 do	183·00	19 64	do do do
N° 11		4 do	169·00	18 52	do do do
N° 5		5 do	80·00	11 40	do do do
N° 9		5 do	172·00	18 76	do do do
N° 10		7 do	173·00	18 84	do do do
N° 14		8 do	181·00	19 48	do do do
Dragueur n° 4		12 do	100·00	13 00	Dragueur, canal Soulanges.

* Droits et honoraires payés pour 1895 et 1896.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Dragueur n° 5	....	do 12....	100·00	13 00	Dragueur, canal Soulanges.
Mary A. Laughlin..	....	13 do	22·62	6 84	A hélice, remorq., canal Soulanges.
Mabel Macdonald...	....	13 do	41·81	8 36	do do fleuve Saint-Laurent
Shickluna	....	16 do	66·00	10 28	do do do
C. W. Dennis	....	30 do	16·91	6 36	do do do
Total	....	....	5,228·28	$724 68	

LOUIS ARPIN,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Classe des bateaux et pourquoi ils n'ont pas été inspectés.
Pearl	5·03	3·43	A hélice, yacht. Non employé.
Rockland	77·56	49·70	do remorq. do
Mattawa	22·43	15·25	do pass. do
Lottie	10·04	8·52	do do do
Monitor	332·62	209·55	A aubes, remorq. do
Camilla	54·00	37·00	A hélice, pass. do
Union	75·04	66·05	do bac do
Emerillion	15·00	13·00	do pass. do
Emma Munson	32·00	13·00	do remorq. do
Enterprise	13·43	9·14	do do
Gertie	17·05	8·97	do do
Eileen	11·00	9·00	do do
Ida	26·41	19·14	do do
Bonnechere	13·00	6·00	A aubes, remorq. do
Josephine	7·77	6·56	A hélice, pass. N'a pas demandé.
Monaco	9·69	6·05	do yacht do
Hawywa	4·00	3·00	do do do
Frolic	15·72	10·29	do do do
Agnes McMahon	81·48	46·51	do remorq., affrété par l'Etat.
	823·27	540·15	

WILLIAM LAURIN.
LOUIS ARPIN.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeurr.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
St. Michel			16	6 28	A aubes, remorq., rivière Nicolet.
Voyageur		24 juin	44	8 52	A hélice, do ivièrer Grandes-Piles
Parishabbe		Non enreg. supposé	10	5 80	A aubes, do lac à Latarte.
L'Ami		1er juillet	16	6 23	A hélice, remorq., port de Québec
Savoy	25	7 do	348	35 84	do passagers, Québec, Anticosti.
Brothers	525	8 do	367	37 36	A aubes, pass., Québec et Ste-Anne.
Etoile	591	11 do	560	52 80	do Montréal et Ste-Anne.
Albani		20 do	58	9 64	A hélice, yacht de plaisance.
Rodolphe		18 do	116	14 28	A aubes, remorq., Sorel.
Relief		20 do	381	35 48	A hélices jum., rem., golfe et Montréal
Polaris	350	21 do	533	50 64	do pass. d'hiver, Québec et Lévis
Johanna B		24 do	17	6 36	do rem., rivière Trois-Pistoles.
Fearless		25 do	10	5 80	do do rivière Pabos.
Victory		27 do	42	8 36	do do do
Admiral	340	28 do	681	62 48	A aubes, pass, Dalhousie et Gaspé.
Vulcan	25	28 do	18	6 44	A hélice, bac, Dalhousie et Magaraska
Francis	60	29 do	19	6 52	A aubes, bac, Cross Pt et Campbellton
Christiana		29 do	57	9 56	do remorq., rivière Ristigouche.
Oak Bay		29 do	27	7 16	do do do
Le Brochue		30 do	19	6 52	A hélice, remorq., lac Matapédia.
St. Roch		13 août	18	6 44	do port de Québec.
St. George		13 do	13	6 04	do do
Two Brothers		15 do	14	6 12	do do
Lilly H.		17 do	12	5 96	do do
Victor		3 sept	35	7 80	do do
Thor		22 août	323	30 84	A aubes, remorq., rivière Saguenay.
Bell		24 do	51	9 08	A hélice do do
Kenogamie		25 do	21	6 68	do do do
St. Anne	40	25 do	18	6 44	A aubes, bac, Ste-Anne et Chicoutimi
Forest, 1896		26 do	26	7 08	A hélice, remorq., rivière Saguenay.
Forest, 1895			26	7 08	
Tiber	8	1er sept	1,736	146 88	A hélice, pass. et fret, Montréal et Terreneuve.
Dauntless		3 do	81	11 48	A hélice, remorq., golfe et Montréal.
Queen	350	31 do	367	37 36	do pass. d'hiver, Québec et Lévis.
		1898.			
Mersey		30 mars	60	9 80	
		1897.			
Campania		16 sept.	20	6 60	A hélice, remorq., lac Mégantic.
Lena		Condamné.	15	6 20	do pass. do
Maud		30 juillet	50	9 00	A aubes, remorq., serv. de dragueur.
Randolph		30 sept.	16	6 28	A hélice, remorq., port de Québec.
do			16	6 28	do do do
Almanda		8 sept.	11	5 83	do do do
Témiscouata		— octobre	11	5 88	do do do
Arthur			78	11 24	do do do
Batiscan		13 nov.	40	8 20	
		1898.			
Polino	30	9 avril	807	72 56	A hélice, pass., fret, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve.
Campana	400	10 do	1,681	142 48	A hélice jum., pass., Montréal et Pictou
Hosanna	200	14 do	89	12 12	A hélice, bac, Montréal et Longueil.
Sorel	175	14 do	158	20 64	A aubes, pass., Sorel et Montréal.
Fire Fly	250	14 do	214	25 12	do do do
Rivière du Loup	40	15 do	199	23 92	A aubes, passagers, l'Assomption et Montréal.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droit de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ cts.	
Berthier	700	15 avril	1,101	96 08	A aubes, passagers, Trois-Rivières et Montréal.
Laprairie	400	15 do	600	56 00	A aubes, pass., Montréal et Laprairie.
Chambly	600	16 do	647	59 76	do do Chambly.
Robert Stocker		16 do	14	6 12	A hélice, remorqueur de port.
Otter	123	12 do	198	23 84	do passagers, Québec et golfe.
Hudson		17 do	158	17 64	A aubes, rem., Montréal et Québec.
Julia		17 do	91	12 28	A hélices jumelles, rem., Montréal et Chambly.
W. C. Francis		17 do	37	7 96	A hélice, rem., port de Montréal.
Georgiana		19 do	53	9 24	do do do
T. H. Nasmith		19 do	49	8 92	do do do
Alice		18 do	67	10 36	do do do
Canada	800	20 do	2,009	168 72	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Terrebonne	450	15 do	716	65 28	A aubes, pass., Sorel et Montréal.
Cartier		Minist. des T. publics			A hélice, serv. de dragueur.
C. J. Bridge		do			do do
John Pratt		do			do do
St. Francis		do			do do
N. F. Parson		do			do do
Ottawa		do			do do
Sincennes		20 avril	228	23 24	A aubes, rem., Montréal et Québec.
Spray		20 do	107	13 56	A hélice. do do
Dandy		21 do	46	8 68	do serv. des bouées, Montréal et Lévis.
Ethes		21 do	72	10 76	do rem., port de Montréal.
Hamilton	400	23 do	1,052	92 16	A aubes, fret et passagers, Montréal et Toronto.
Island Queen	40	23 do	98	12 84	A hélice, passagers, Batiscan et Trois-Rivières.
Saguénay	430	23 do	1,104	96 32	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Asilda		24 do	23	6 84	A hélice, rem., Montréal et Sorel.
Montreal	800	24 do	2,211	184 88	A aubes, pass., Montréal et Québec.
South	450	26 do	349	35 92	do passeur, Québec et Lévis.
North	450	27 do	289	31 12	do do do
Contest	150	18 mai	274	29 92	do pass., Rimouski et Québec.
Florence		29 avril	113	14 04	A hélice, rem., Montréal et golfe.
Constance					Croiseur de l'Etat, golfe Saint-Laurent.
Victor		6 juin	35	7 80	A hélice, rem., port de Québec.
Dauntless		7 do	81	11 48	do do do et golfe.
St. Croix	550	17 mai	506	48 48	A aubes, passagers, Montréal et Ste-Anne.
Etoile	591	8 do	560	52 80	do do
Anna McGee		10 juin	60	9 80	A hélice, sauvetage, Montréal et golfe
Champion	612	3 do	482	46 56	A aubes, pass., Québec et Berthier.
Quebec	800	13 mai	3,056	252 48	do do Montréal.
Cultivateur	730	13 do	362	36 96	do Sorel et Montréal.
Ste. Anne	40	13 do	14	6 12	A hélice, passagers, Sorel et Berthier.
Canadian		13 do	22	6 76	do rem., havre de Sorel.
Rodolphe		15 do	116	14 28	A aubes, rem., Sorel et Pierreville.
Bohemian	500	15 do	1,138	99 04	do pass., Montréal et Cornwall.
Trois Rivières	1,000	14 do	1,710	144 80	do do do Ste-Anne.
Orleans	275	19 do	181	22 48	A hélice, pass., Québec et île d'Orléans
Lévis	350	20 do	156	20 48	do do St-Romuald
Vega	250	22 do	132	18 56	do do do
		1897.			
Greetlands	30	25 octobre	1,091	95 28	A hélice, passagers et fret, Montréal et Terreneuve.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ cts.	
Corsican	400	28 mai	1,203	104 24	A aubes, pass., Montréal et Toronto.
Algerian	400	28 do	914	81 12	do do do
Beaver					Ministère de l'agriculture, station de quarantaine.
Druid					Ministère de lamarine, serv. des bouées.
Diver		10 juin	86	11 88	A hélice, goél. de sauv., Montréal et golfe.
St. Roch		12 do	18	6 44	A hélice, remorq., port de Québec.
St. George		13 do	12	5 96	do do do
Randolph		16 do	17	6 36	do do do
Carolina	600	14 do	977	86 16	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Anglesea		17 do	153	17 24	A aubes, rem., Montréal et Québec.
Pierreville		17 do	42	8 36	do do Pierreville et Sorel.
Alma		24 do	12	5 96	do do Québec et Portneuf.
St. Louis	514	28 do	428	42 24	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Relief		25 do	381	35 48	A hélice, rem., Montréal et golfe.
Rhoda	150	29 do	182	22 56	A aubes, passagers, Québec et Rimouski.
Pilot	450	28 do	426	42 08	A hélice, passeur d'hiv., Qué. et Lévis.
Lord Stanley	30	5 do	276	30 08	A hélice, Montréal et golfe.
M. E. Hacket		23 do	78	11 24	do rem., Montréal et Québec.
Hope		7 do	19	6 52	do do port de Québec.
Spray		8 do	24	6 92	do do do
Témiscouata		9 do	11	5 88	do do do
Undine		19 do	17	6 36	do do lac Saint-Jean.
Mistassini	40	21 do	249	27 92	A aubes, passagers, lac Saint-Jean.
Paribonca		21 do	179	22 32	do remorq., lac Saint-Jean.
Le Colon	40	22 do	173	21 84	A aubes, passagers, lac Saint-Jean.
Eva		23 do	4	5 32	A hélice, yacht de plais., lac Kiskising.
Swan		24 do	5	5 40	do do lac Edouard.
Daise		24 do	4	5 32	do remorq., lac Edouard.
Pierreville for 1896			42	8 36	
Mite		17 juin	27	7 16	A hélice, yacht de plaisance.
Arthur		17 do	78	11 24	A aubes, rem., Sorel et Pierreville.
			36,990	$3,704 20	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et machines.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregisteré.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du bateau.
Lake	146	89	A hélice, rem, Montréal et golfe, dégréé.
Cuckoo	6	4	do do rivière Saguenay.
Commodore Holiwell	10	3	do do port de Québec.
Fairy	16	9	do do do
Patrick Murphy	10	4	do do do
W. F. Logie	17	11	do do port de Montréal.
Genereux	7	6	do do rivière St-Maurice.
Jessie Hume	58	40	do do maint. à Philadelphie, E.-U.
Maud	50	25	A aubes, rem., rivière St-Maurice.
	320	191	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de machines et de chaudières.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Olive	75	8 juillet	213	25 04	A hélic, fret, Montréal et Ottawa.
Duchess of York	700	8 do	490	47 20	A aubes, pass., do Carillon.
Thurso	40	9 do	20	6 60	do bac, Thurso et Clarence.
Glide	40	9 do	80	11 40	A hélice, bac, Calumet et Hawkesbury.
Bonito	30	9 do	17	6 36	do do do L'Orignal.
John	30	10 do	35	7 80	A aubes, bac, Carillon et Pte Fortune.
Laurier	50	11 do	14	6 12	A hélice, yacht de plaisance, Montréal.
Lady of the Lake	700	13 do	607	56 56	A aubes, pass., Newport et Magog.
Owl	20	13 do	4	5 32	A hélice, yacht de plaisance, lac Magog.
Annie C.	40	13 do	6⅓	5 51	do do do
Massawappi	25	14 do	4	5 32	do do lac Massawappi
Richelieu	115	14 do	34	7 72	do pass., rivière Richelieu.
Cliffe	40	15 do	42	8 36	do bac, Valleyfield et Lancaster.
Rocket	400	16 do	428	42 24	A aubes, pass., Montréal et Cornwall.
Garnet	190	16 do	152	20 16	do do do Valleyfield.
Hall	50	17 do	247	27 76	A hélice, pas. et f., Montréal et Ottawa
Harry Bate	Fret	17 do	254	28 32	do fret do
Welshman	do	17 do	143	16 44	do do do
Ida	150	16 do	247	27 76	do pass. et fret do
Brothers	526	20 do	367	37 36	A aubes, pass., Québec et Ste-Anne de Beaupré.
Ste. Anne	25	24 do	18	6 44	A aubes, bac, Chicoutimi et Ste-Anne.
Admiral	340	24 do	682	62 56	do pass. et fret, Dalhousie et Gaspé
Vulcan	25	25 do	18	6 44	A hélice, bac, Dalhousie et Maquash.
Frances	40	25 do	19	6 52	A aubes, bac, Campbellton et Pte Cross
Etoile	591	28 do	560	52 80	do pass., Québec et Saint-Jean-Deschaillons.
Meteor	130	5 août	132	18 56	A hélice, pass., Gordon-Creek et Baie-des-Pères.
Clyde	60	5 do	29	7 32	do do
Little Roxy	20	7 do	12	5 96	A hélice, yacht de plaisance, lac Témiscamingue.
Wenoway	75	7 do	99	12 92	A aubes, pass. et fret, lac des Quinze.
John Thompson	25	7 do	5	5 40	A hélice, pass., lac des Quinze.
Charlotte	30	10 do	14	6 12	do pass., lac Kippewa.
Sarah Agnes	12	9 do	2	5 16	do plaisance do
R. Hurdman	150	10 do	93	12 44	do pass. et fret do
D. A. Martin	125	10 do	78	11 24	do do do
Dora	40	11 do	48	8 84	do do Gordon-Creek et Baie des-Pères.
Argo	75	11 do	154	17 32	A aubes, do do
Dauntless	20	15 do	8	5 64	A hélice, yacht de plais., lac Nipissing.
Thistle	Aucun	15 do	2	5 16	do do baie Barry.
River Bell	do	15 do	14	6 12	do do do
Savoy	25	31 do	348	35 84	do pass. et fret, Québec et Anticosti
Ivan R.	39	3 sept.	18	6 44	do pass., Grandes Piles et LaTuque
Bonenfant	20	21 do	21	6 68	A aubes, bac, Charlemagne et Bout de l'Ile.
Tiber	80	23 do	1,736	146 88	A hélice, pass. et fret, Montréal et l'étranger.
Arthur	20	Pas émis	15	6 20	A hélice, pass. et fret, lac St-Jean.
Pilot	350	27 oct.	426	42 08	do bac, Québec et Lévis.
Queen	350	27 do	367	37 36	do do do
Polaris	350	28 do	533	50 54	do do do
		1898.			
Polino	30	13 avril	807	72 56	do pass. et fret, Montréal et Terre-Neuve.
Berthier	700	14 mai	1,101	96 08	A aubes, pass. et fret, Montréal et Trois-Rivières.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Chambly	600	14 avril	647	59 76	A aubes, pass. et fret, Montréal et Chambly.
Mouche-à-feu	250	14 do	214	25 12	A aubes, bac, Sorel et Berthier.
Riviere du Loup	40	14 do	199	23 92	do do Varennes et l'Assomption.
Sorel	175	14 do	158	20 64	do do Sorel et Pierreville.
Terrebonne	450	14 do	716	65 28	do do Montréal et Sorel.
Campana	400	20 do	1,681	142 48	A hélice, pass. et f., Montréal et Pictou
Canada	800	21 do	2,009	168 72	A aubes, pass., Montréal et Chicoutimi
Hosanna	200	21 do	89	12 12	A hélice, bac, Montréal et Longueuil.
Montreal	800	21 do	2,211	184 88	A aubes, pass. et fret, Québec et Montréal.
Hamilton	400	22 do	1,052	92 16	A aubes, pass. et fret, Montréal et Hamilton.
Saguenay	430	22 do	1,104	96 32	A aubes, pass. et fret Québec et Chicoutimi.
Island Queen	40	22 do	98	12 84	A hélice, bac, Trois-Rivières et Batiscan
Longueil	300	24 do	365	37 20	A aubes, bac, Hochelaga et Longueil
Hochelaga	300	24 do	418	41 44	do do Boucherville
Laprairie	400	26 do	600	56 00	do Montréal et Laprairie.
North	450	28 do	289	31 12	do Québec et Lévis.
South	450	28 do	349	35 92	do do
Otter	123	3 mai	198	23 84	A hélice, pass. et fret, Québec et Natasquan.
Vega	250	5 do	132	18 56	A hélice, bac, Québec et St-Romuald.
Lord Stanley	30	11 do	276	30 08	do pass., riv. et golfe St-Laurent
Levis	350	12 do	156	20 48	do bac, Québec et St-Romuald.
Orleans	475	12 do	181	22 48	do do Québec et île d'Orléans.
Quebec	800	13 do	3,056	252 48	A aubes, pass., Québec et Montréal.
Trois Rivières	1,000	13 do	1,710	144 80	do Montréal et Ste-Anne de Beaupré.
Cultivateur	730	13 do	362	36 96	A aubes, bac, Montréal et île Sainte-Hélène.
Ste. Anne	40	14 do	14	6 12	A hélice, bac, Sorel et Berthier.
Chateauguay	443	15 do	222	25 76	A aubes, pass., Montréal et Beauharnois
Prefontaine	Fret	18 do	214	25 12	A hélice, fret, Montréal et Québec.
Filgate	658	15 do	263	29 04	A aubes., pas., Montréal et île Gros-Bois
Contest	150	19 do	274	29 92	do aviso de la malle, Rimouski
Garnet	200	21 do	152	20 16	do et fret, Montréal et Valleyfield.
Rocket	400	21 do	428	42 24	A aubes, pas. et fret, Mo'tréal et Corn'all
Greetland	40	22 do	1,091	95 28	A hélice, pass. et fret, Montréal et Terreneuve.
Duchess of York	700	22 do	490	47 20	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
Belmont	120	22 do	113	17 04	do do Valleyfield.
Welshman	Fret	24 do	143	16 44	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Empress	800	25 do	677	62 16	A aubes, pass., Ottawa et Grenville.
Marquis of Lorne	40	25 do	20	6 60	A hélice, bac, Ottawa et Hull.
Mansfield	40	25 do	189	21 52	do do New-Edinburgh et Pointe-Gatineau.
Agnes	40	26 do	29	7 32	A hélice, b., Buckingham et High-Rock
Mildred	25	26 do	15	6 20	do do
Leon	Aucun	26 do	15	6 20	do High-Falls et Notre-Dame de Laus.
Thurso	40	27 do	20	6 60	A aubes, bac, Thurso et Clarence.
Bonito	30	28 do	17	6 36	A hélice, bac, Calumet et l'Orignal.
Glide	40	28 do	80	11 40	do do Hawkesbury
Sovereign	700	28 do	637	58 96	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
Dama	40	29 do	55	9 40	A hélice, plaisance, Montréal et Québec
Corsican	400	29 do	1,203	104 24	A aubes, pass., Montréal et Toronto.
Como	40	31 do	75	11 00	do bac, Trois-Rivières et Nicolet.
Glacial	145	31 do	109	16 72	A hél. do Trois-Rivières et Ste-Angèle
Bourgeois	200	31 do	94	12 52	A aub. do do St-Grégoire

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et de Montréal.—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ c.	
Ste. Croix	550	8 juin	506	48 48	A aubes, pass. et fret, Québec et St-Croix
Etoile	591	8 do	560	52 80	do do St-Jean d'Eschaillons.
Algerian	400	14 do	914	81 12	A aubes, pass., Montréal et Toronto.
Princess	443	14 do	579	54 32	do do Carillon.
Maud	350	14 do	269	29 52	do do Ottawa.
Tiber	80	16 do	1,735	146 80	A hélice, pass. et fret, Montréal et ports étrangers.
Bohemian	500	do 17	1,138	99 04	A aubes, p., Mo'tréal et Coteau-Landing
Carolina	600	17 do	977	86 16	do Québec et Chicoutimi.
St. Louis	514	28 do	428	42 24	do do St-Jean Deschaillons.
Champion	612	28 do	482	46 56	do Québec et Berthier.
Rhoda	150	2 juillet	182	22 56	do Québec et Rimouski.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non inspection et classe du bateau.
Bella Ritchie	82·17	50·19	A aubes, passagers, dégréé.
Thistle	2·18	1·71	Employé comme yacht de plaisance.
Little Roxy	11·67	6·88	A hélice, empl. comme yacht de plaisance.
Clipper	4	3	Employé comme yacht de plaisance.
Union	75·04	66·04	do do do
Ottawa	116·28	89·11	A aubes, passagers.
Flora	5·08	3·96	A hélice do
Ladas	54·47	37·04	do do ne tor. pas de passagers.
Okunawakiawa	12·78	11·90	do do do do
Owl	3·69	2·50	do yacht de plaisance.
Quinze	32·26	26	do passagers, dégréé.
Acadian	931·33	596	do passagers et fret, hors du district
	1458·02	993·40	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Bateau à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Carrie	40	3 juillet	14·83	6 20	A hélice, pass., baies Mahone et Chester.
Yuba	20	7 do	12·04	5 96	do bac, Barrington et Cape-Island.
Mayflower		8 do	5·92	5 48	do bateau de pêche, havre de Shag et Bear-Point.
Fairy		9 do	15·55	6 28	do bateau à eau, havre de Lunenburg
Maggie	40	10 do	19.26	6 52	do passeur, Lunenburg et South.
		1896.			
La Have		31 déc	49·27	8 92	do remorqueur, rivière La Have.
		1897.			
Pinafore		10 juillet	25·86	7 08	do do rivière Annapolis.
Robbie Burns	200	20 juin	88·95	12 12	do barge d'excurs., port d'Halifax.
Commodore		15 juillet	12·84	6 04	do allège, port d'Halifax.
Highland Mary	140	20 juin	73·73	10 92	do barge d'excurs., port d'Halifax.
Anticosti		25 do	19·00	6 52	do allége, port d'Halifax.
John L. Cann	100	21 juillet	165·55	21 28	do pass. et rem., détroit de Canso.
Blue Hill	100	21 do	195·83	23 68	do passagers, lacs Mulgrave et Bras d'Or.
Mary O'Dell		21 do	22·55	6 84	do bateau de pêche, détroit de Canso
Eldon	40	27 do	37·91	8 04	do passeur, détroit de Canso.
May Queen	40	22 do	142·09	19 36	A aubes, passagers, lac Bras d'Or.
Zutieka		22 do	12·38	5 96	A hélice, yacht do
Lennox	25	23 do	66·29	10 28	A aubes, passeur, passage Lennox.
Mayflower	100	25 do	392·05	39 66	A hélice, passeur, détroit de Canso.
Jessie Grey		24 do	76·01	11 08	Roue à l'ar., allège, lac Bras d'Or.
Mic-Mac	50	27 août	150·63	20 00	A aubes, passeur, Halifax et Dartmouth.
Chester		4 mai	79·50	11 40	A hélice, remorq., rivière Avon.
Volunda		12 août	29·80	7 40	do yacht, Nouvelle-Ecosse et la côte.
Bessie and Harry		19 do	22·09	6 76	do bateau à eau, port d'Halifax.
Mulgrave	250	20 do	484·86	*Pas d'hon	do passeur, détroit de Canso.
City of Ghent	50	21 do	198·64	23 92	do passagers et fret, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard.
L. Boyer	100	28 do	60·00	9 80	do remorqueur et passagers, Nouvelle-Ecosse et côte.
Aid		4 sept	98·55	12 84	do allège, Nouvelle-Ecosse et côte.
Mascotte		12 do	35·40	7 80	do yacht, port d'Halifax.
St. John		10 do	47·28	8 76	do remorq., Nouvelle-Ecosse et côte.
Annie		30 do	42·12	8 36	do bateau à eau, port d'Halifax.
Ralph, E. S		3 oct	27·82	7 24	do bat. de pêc., Nouv.-Ecosse et côte.
Wanad	15	23 do	38·48	8 04	Remorq. et passagers do do
Nereid		23 do	12·24	5 95	A hélice, bat. de pêche, Yarmouth et côte
Bridgewater	200	26 do	207·79	24 64	do passagers, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
Sea Bird		4 sept	41·28	8 28	do bat. de pêc., Nouv.-Ecosse et côte
Elliott		1er nov	367·48	34 36	do fret, ports canadiens et étrangers.
Halifax	240	12 do	328·42	35 04	A aubes, passeur, Halifax et Dartmouth.
Premier		19 oct	373·56	37 92	A hélice, fret, ports canad. et étrangers.
Henry Hoover	100	25 nov	54·64	9 40	do rem., pass., Nouv.-Ecosse et côte.
Bermuda	36	Pas émis	1,284·37	110 72	do fret et passagers, ports canadiens et étrangers.
Westport	25	16 nov	80·09	11 40	do pass., ports canadiens et étrangers
Florence C	30	16 do	38·98	8 04	do bateau de pêche et passagers, Yarmouth et la côte.
Edna R		16 do	49·66	8 92	do bat. de pêche, Yarmouth et côte.
Island Gem		16 do	15·62	6 28	do do do do
Salvor		30 déc	44·93	8 60	do allège, port d'Halifax
Newfoundland		1er juin	918·75	78 52	do , ports canadiens et étrangers

* Propriété du gouvernment.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.			
City of St. John	150	13 mars	709 12	64 72	A aube, pass., Halifax et Yarmouth.
Alpha	30	13 do	306·91	32 48	A hélice, fret et pass., Nouv.-Ecosse et Etats-Unis.
Marina		13 do	32·46	7 56	A hélice. bat. de pêc., N.-Ecosse et côte.
Yarmouth	450	15 do	1,451·92	124 16	do passagers, Yarmouth et Boston.
La Tour	75	15 do	154·43	20 32	do do do ports de la rive sud.
Leonore		17 do	15·23	6 20	do bat. de pêche, N.-Ecosse et côte.
Anita		25 do	26·50	7 16	do bateau de pêc. do do
Cape Breton		5 avril	1,764·19	146 12	do fret et passagers, ports canadiens et étrangers.
Bonavista	60	6 do	1,306·33	112 48	do fret, ports canadiens et étrangers.
Ulata		8 do	13·70	6 12	do yacht, Halifax et la côte.
Gambrinus		13 do	28·36	7 24	do allège, port d'Halifax.
Cacouna		13 do	1,450·78	121 08	do fret, ports canadiens et étrangers.
Harlaw	75	26 do	451·36	44 08	do fret et passagers, Nouvelle-Ecosse et Terreneuve.
Douglas H. Thomas		19 do	211·91	21 96	do remorq., Nouv.-Ecosse et la côte.
Halifax	500	24 do	1,738·45	147 04	do passagers, Halifax, Ile du Prince-Edouard et Boston.
Acadian	15	21 de	931·33	82 48	A hélice, fret et passagers, ports canadiens et étrangers.
Fastnet	50	24 do	337·71	35 04	A hélice, fret et passagers, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Ed.
Acadia	150	22 do	74·21	10 92	A hélice, pass., Kingsport et Parrsboro.
Chester		22 do	79·50	11 40	do remorqueur, Minas Basin.
Avon	40	22 do	64·66	10 12	do passagers, Windsor et Kingsport.
Leonora	25	27 do	5·00	5 40	do passeur, port d'Halifax.
Coban	41	1er mai	1063·30	93 04	do fret et passagers, ports canadiens et étrangers.
Dartmouth	300	6 do	311·23	32 88	A aubes, passeur, Halifax et Dartmouth.
Hiawatha	250	7 do	229·79	26 40	A hélice, fret et passagers, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
Wm. Weatherspoon		7 do	59·29	9 72	do remorq., rivière Avon.
Rob Roy		7 do	13·97	6 12	do bateau à eau, rivière Avon.
Weymouth	40	10 do	153 93	20 32	do fret et passagers, Nouvelle-Ecosse et la côte.
Elsie		11 do	22·14	6 76	do remorq., havre de Pictou.
Diamond		11 do	22·65	6 84	do do do
Vesta		11 do	9·21	5 72	do bateau de pêche, Pictou et l'île Pictou.
Shannon		12 do	75·11	11 00	do remorq., Nouv.-Ecosse et la côte.
Caber Feidh	40	12 do	61·07	9 88	do remorq. et passagers, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Ed.
Bessie		13 do	10·45	5 80	do remorq., havre de Pictou.
Marion	35	12 do	11·57	5 96	do passagers, do do
Active		17 do	59·91	9 80	do bat. de pêche, N.-Ecosse et côte.
Collector	130	18 do	52·02	9 16	do barge d'excursion, port d'Halifax.
La Have		18 do	49·27	8 92	do remorq., rivière La Have.
St. Olaf	150	12 do	305·27	32 40	do passagers et fret, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
Hygeia	40	21 do	57·69	9 64	do passeur, havre de Sydney.
C. M. Winch		21 do	87·72	12 04	do rem., Nouvelle-Ecosse et la côte.
Arcadia	25	21 do	61·64	9 96	do fret et passagers, ports du Cap-Breton.
Eleanor M. Cates		22 do	58·81	9 72	do rem., Nouvelle-Ecosse et la côte.
Peerless	200	24 do	94·27	12 52	do passeur, havre de Sydney.
Gladiator		24 do	70·40	10 60	do rem., Nouvelle-Ecosse et la côte.
Daisy		25 do	10·74	5 88	do remorqueur, havre de Sydney.
Merrimac		25 do	85·80	11 80	do rem., Nouvelle-Ecosse et la côte.
Zaidee		25 do	18·63	6 44	do remorqueur, havre de Sydney.
Westport	30	26 do	80·06	11 40	do passagers, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom de vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droit de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1898.		$ cts.	
Eldon	40	26 mai	37·91	8 04	A hélice, passeur, détroit de Canso.
Blue Hill	100	26 do	195·83	23 68	do passagers, Mulgrave et lacs Bras d'Or.
Marion	250	24 do	478·49	46 24	A aubes, passagers, lacs Bras d'Or.
Gipsy		24 do	16·70	6 36	A hélice, rem., havre de Sydney.
A. C. Whitney	100	3 juin	62·67	10 04	do rem. et pass., port d'Halifax.
Carrie	40	4 do	14·83	6 20	do passagers, baie Mahone et Cap Chester.
Lunenburg	200	8 do	265·55	29 28	A hélice, passagers, côte de la N.-Ecosse.
Robbie Burns	200	8 do	88·95	12 12	do bat. d'excursion, port d'Halifax.
Highland Mary	140	8 do	73·73	10 92	do do do
Pastime	175	9 do	67·71	10 44	do do do
Juno	40	11 do	9·29	5 74	do passeur, havre d'Yarmouth.
Freddie V		11 do	26·29	7 08	do rem., Yarmouth et la côte.
Boston	550	14 do	1,694·50	143 52	do passagers, Yarmouth et Boston.
Dolphin		12 do	8·07	5 64	do b. de p., Yarmouth et la côte.
Gem		14 do	6·00	5 48	do bat. de pêche, baie Ste-Marie.
David Duncan		14 do	20·59	6 68	do remorq., baie Sainte-Marie.
Clipper		15 do	29·85	7 40	do remorq., Digby et la côte.
Glencoe	30	16 do	32·21	7 56	do passeur, Annapolis et Granville.
Pinafore		16 do	25·86	7 08	do rem., bassin d'Annapolis.
Evangeline	150	18 do	78·74	11 32	do passagers, Kingsport et Parrsboro.
Louisburg		28 avril	1,815·60	150 28	A hélice, fret, ports canadiens et étrangers.
Delta	15	22 juin	873·21	77 84	A hélice, fret et passagers, ports canadiens et étrangers.
Victor		24 do	9·62	5 80	A hélice, rem., dét. de Northumberland.
Lion		25 do	19·82	7 00	do do do
Star	15	25 do	6·07	5 48	do passeur, havre de Wallace.
Totaux			26,849·29	2,790 63	

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Goliah	146·83	99·85	Dégréé, remorqueur.
Rescue	124·09	84·92	do do
Tusket	3·07	2·00	do do
Alida	64·18	29·52	do do
Scotia	41·58	28·27	do do
Arrow	10·02	7·92	do yacht.
Nereus	16·39	11·15	do do
Havana	470·98	245·85	do passagers.
Rimouski	124·70	84·80	do do
Maple Leaf	129·06	81·31	do passeur.
a Sue	44·51	30·27	Pas encore inspecté, remorqueur.
Meadow Flower	6·56	4·46	do do do
. Michael	39.20	26·66	do do do
Albatross	20·46	10·23	do do yacht.
J. B. Hamblin	31·71	21·56	Hors du district, remorqueur.
Totaux	1273·34	768·78	

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'insp.	Observations.
		1897		$ cts.	
Westport	30	1er juillet	80·06	11 40	A hélice, passagers et fret, Guysborough et Port-Hood.
Carrie	40	3 do	14·83	6 20	do passagers et fret, baie Mahone et Chester.
Yuba	20	8 do	12·04	5 96	do passeur, Barrington-Passage.
Maggie	40	10 do	19·26	6 52	do passeur, havre de Lunenburg.
		1896.			
Collector	130	30 sept.	52·02	9 16	A hélices jumelles, bat. d'excursion, p. de Halifax
Henry Hoover	100	30 do	54·64	9 40	do remorq. d'excursion, havre de Halifax.
		1897.			
John L. Cann	100	21 juillet	165·55	21 28	A hélice, passagers et fret, baie Ste-Marie et détroit de Canso.
Blue Hill	100	21 do	195·83	23 68	A hélices jumelles, passagers et fret, Grand-Narrows et détroit de Canso.
Eldon	40	21 do	37·91	8 04	A hélice, fret et passagers, Cape-Jack et Pointe-au-Sable.
Mulgrave	250	22 do	484·86	Nil.	A hélices jumelles, passagers, Mulgrave et Pointe-Tupper.
Lennox	25	22 do	66·29	10 28	A aubes, passeur, Grandique-Passage.
May Queen	40	27 do	142·09	19 36	do Grand-Narrows et Baddeck.
Mayflower	100	24 do	392·05	39 66	A hélices jumelles, détroit de Canso.
City of Ghent	50	8 août	198·64	23 92	A hélice, pass. et fret, Halifax et la côte.
Mic Mac	50	10 do	150·63	20 00	A aubes, passeur, Halifax et Dartmouth.
		1896.			
Wanda	15	20 décembre	38·48	8 04	A aubes, pass. et fret, Yarmouth et Shelburne.
		1897.			
Bridgewater	200	26 octobre	207·79	24 64	do et fret, Halifax et la côte.
Elliott	Nil.	10 novembre	367·48	34 36	A hélice, fret, ports canadiens et étrangers.
Halifax (ferry)	240	17 do	338·42	35 04	A aubes, passeur, Halifax et Dartmouth.
Premier	Nil.	19 do	373·56	37 92	A hélice, fret, ports canadiens et étrangers.
Bermuda	36	Non émis	1284·37	110 72	do ports canadiens et étrangers.
Westport	25	16 novembre	80·09	11 40	do pass. et fret, Yarmouth et la côte.
Florence C	30	16 do	38·98	8 04	do do Yarmouth et la côte.
Newfoundland	Nil.	1er juin	918·75	78 52	do p. au phoques, banquises de Terreneuve
		1898.			
La Tour	75	16 mars	154·43	20 32	do passagers et fret, Yarmouth et la côte.
Alpha	30	17 do	306·91	32 48	do do do do
City of St. John	150	16 do	709·12	64 72	A aubes, do do do
Cape Breton	Nil.	2 avril	1764·19	146 12	A hélice, fret, ports canadiens et étrangers.
Cacouna	do	5 do	1450·78	121 08	do do do
Bonavista	60	6 do	1306·33	112 48	do pass. et fret, pts canadiens et étrangers.
Yarmouth	450	10 do	1451·92	124 16	do do Yarmouth et Boston.
Acadian	15	21 do	931·33	82 48	do do pts canadiens et étrangers.
Halifax	500	22 do	1738·45	147 04	do do do do
Harlaw	75	22 do	451·36	44 08	do do cabotage canadien.
Avon	40	23 do	64·66	10 12	do do Windsor et ports de la rivière Avon.
Arcadia	150	23 do	74·21	10 92	do pass. et fret, Kingsport et ports de la baie de Fundy.
Fastnet	50	27 do	337·71	35 04	do pass. et fret, Halifax et la côte.
Coban	41•	1er mai	1063·30	93 03	do do pts canadiens et étrangers.
Lenora	25	4 do	5·00	5 40	do passeur, Halifax et Dartmouth.
Dartmouth	300	6 do	311·23	32 88	A aubes, do do do
Hiawatha	250	7 do	229·79	26 40	A hélice, pass. et fret, N.-Ecosse et N.-Brunswick
Weymouth	40	11 do	153·93	20 32	do do Nouv.-Ecosse et la côte du Cap-Breton.
Caber Feidh	40	12 do	61·07	9 88	do rem. et pass., N.-Ecosse et Ile du P.-E.
Marion	35	13 do	11·57	5 96	do bat. d'excursion, havre de Pictou.
St. Olaf	150	19 do	305·27	32 40	do pass. et fret., Pictou et Iles de la Made.
Arcadia	25	21 do	61·64	9 96	do pass. et fret., Sydney et baie St-Laurent
Hygia	40	22 do	57·69	9 64	do passeur, Sydney et Sydney-Nord.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Nouvelle-Ecosse—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'insp.	Observations.
		1897		$ cts.	
Peerless	200	24 mai	94 27	12 52	A hélice, passeur, Sydney et Sydney-nord.
Marion	250	25 do	478·49	46 24	A aubes, pass. et fret, Sydney et Grands-lacs, Cap-Breton.
Eldon	40	26 do	37·91	8 04	A hélice, pass. et fret, Cape-Jack et Pte-au-Sable.
Westport	30	26 do	80·06	11 40	do do Guysboro' et Port-Hood.
Blue Hill	100	27 do	195·83	23 68	A hélices jumelles, pass. et fret, Grand-Narrows et détroit de Canso.
A. C. Whitney	100	2 juin	62·67	10 04	A hélice, bat. d'excursion, port d'Halifax.
Carrie	40	3 do	14·83	6 20	do pass. et fret., baie Mahone et Chester
Lunenburg	200	8 do	265·55	29 28	do do Halifax et la côte.
Louisburg	Nil.	10 do	1815·60	150 28	do fret, ports canadiens et étrangers.
Delta	15	11 do	873·21	77 84	do pass. et fret, pts canadiens et étrangers.
L. Byer	100	14 do	60·00	9 80	do bat. d'excursion, port d'Halifax.
		1897.			
Robbie Burns	200	30 sept	88·95	12 12	do do do
Highland Mary	140	30 do	73·73	10·92	do do do
		1898.			
Boston	550	21 juin	1694·50	143 52	do pass. et frt., Yarmouth et Boston, E.-U.
Ida Lue	25	23 do	44·51	8 60	do pass. et fret, Yarmouth et Tusket-Wedge.
Juno	40	23 do	9·29	5 74	do passeur, havre d'Yarmouth
Glencoe	30	24 do	32·21	7 56	do rivière Annapolis.
Evangeline	150	25 do	78·74	11 22	do pass. et fret, Kingsport et Parsboro'.
		1897.			
Pastime	175	30 sept	67·71	10 44	do bat. d'excursion, port d'Halifax.
Collector	130	30 do	52·02	9 16	do do do

S. R. HILL,
Inspecteur des coques et gréements.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Havana	470·98	245·86	Dégréé ; passagers et fret.
Rimouski	124·70	84·80	do do do
Maple Leaf	129·06	81·31	do passeur, havre de Pictou.
	724·74	411·97	

S. R. HILL,
Inspecteur des coques et gréements.

Bateaux à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Bessie		7 juillet	5·18	5 40	A hélice, Newcastle.
Lady Dufferin	40	7 do	47·48	8 76	A aubes do
Loyalist		8 do	17·57	6 44	do do
Zulu		8 do	17·60	6 36	do do
Rustler	200	8 do	89·19	12 12	do do
Miramichi	100	9 do	75·18	11 00	A hélice, Chatham.
Laura		9 do	13·55	6 12	do do
Bridgetown		9 do	14·66	6 20	do do
Mascott		9 do	70·50	10 60	do do
St. Andrew		9 do	76·64	11 18	do do
Sarcella		9 do	21·86	6 68	do do
Sylella H	40	9 do	70·68	10 60	A aubes do
Nelson	100	10 do	64·34	10 12	A hélice do
St. Nicholas	100	10 do	62·20	9 96	do do
St. George		31 août	160·57	17 80	A hélice do
Arthur		10 juillet	4·99	5 40	A aubes do
Zina		10 do	26·40	7 09	do do
Grip		10 do	4·81	5 40	do do
Florence		10 do	19·33	6 52	do do
St. Lawrence		13 do	50·82	9 00	do Bathurst.
Victor	25	14 do	45·50	8 68	A aubes, Dalhousie.
East Riding		14 do	85·55	11 88	do do
Squirrel		14 do	13·11	6 04	A hélice do
Marion		15 do	11·57	5 96	do Richibouctou.
Eva		16 do	18·01	6 44	do do
Dream		21 do	44·51	8 52	do St-Jean, N.-B.
Arbutus	86	22 do	46·76	8 76	do St.-Stephen.
Calla	30	23 do	9·79	5 80	do St.-Andrews.
Bessie Ardella		23 do	17·44	6 26	do do
Cricket		27 do	4·85	5 40	do St-Jean, N.-B.
Tangent		27 do	35·74	7 88	A hélices jum. do
W. E. Vroom		27 do	10·55	5 80	A hélice do
Atlas		8 août	15·79	6 28	do Port-Elgin.
St. Isidore	200	2 sept	141·75	19 36	A aubes, Chatham.
Wenola		16 do	25·10	7 00	A hélice, Port-Elgin.
Yantic		17 do	14·16	6 12	do Tidnish.
Springhill	100	6 oct	189·05	23 12	do St-Jean.
Aberdeen	400	16 do	243·86	27 44	Roue à l'arrière, St-Jean.
Kingsville		2 nov	36·59	7 88	A hélice do
Ouangondy	200	10 do	294·75	31 52	A aubes do
Princess	350	20 do	541·79	51 36	A hélice, Charlottetown.
City of Monticello	400	22 déc	1,033·65	90 64	A aubes, St-Jean, N.-B.
		1898.			
New City		18 janv	78·38	11 24	A hélice do
Leader		4 fév	29·32	7 32	do do
E. Ross	40	6 mars	29·36	7 32	do do
Captain		19 do	68·43	10 44	do do
Northumberland	350	31 do	1,255·46	108 40	A hélices jum., Charlottetown.
Jacques Cartier	300	31 do	379·96	38 40	A aubes do
Nelson		1er avril	32·80	7 64	A hélice do
Hillsborough			228·67	26 32	A aubes do
Hercules		8 avril	87·11	11 96	A hélice, St-Jean, N.-B.
Maggie M		8 do	65·78	10 20	do do
Springfield	170	8 do	232·73	26 56	Roue à l'arrière do
W. H. Murray	40	8 do	72·55	10 76	A hélice do
David Weston	450	9 do	765·15	69 20	A aubes do
Dirigo	40	9 do	70·13	10 60	A hélice do
Hero		9 do	127·60	15 16	A aubes do
G. D. Hunter		13 do	67·97	10 36	A hélice do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Star	300	19 déc.	461·03	44 88	A aubes, St-Jean, N.-B.
		1898.			
Sea King		1er avril	128·63	15 32	A hélice do
		1897.			
Hampstead	150	17 déc.	234·52	26 72	do do
Lilly Glasier		13 avril	209·31	21 72	A aubes.
Fred Glasier		13 do	10·39	5 80	A hélice, St-Jean.
Ada G.		13 do	102·08	13 16	A aubes do
Fanchon	40	15 do	110·61	16 80	do do
May Queen	350	13 do	539·40	51 12	do do
Clifton	200	15 do	138·21	19 04	Roue à l'ar. do
Admiral		15 do	158·20	17 64	A aubes do
Maggie Miller	150	15 do	104·66	16 32	do do
Prince Rupert	850	17 do	1158·44	100 64	do do
Champion		20 do	190·14	20 20	do do
Olivette	280	20 do	318·37	33 44	do do
Martello		20 do	18·78	6 44	A hélice do
Hope		20 do	305·77	29 40	A aubes do
Bismarck		24 do	49·04	8 92	do do
Mildred		29 do	40·11	8 20	A hélice do
Fannie		3 mai	33·44	7 64	do do
Lillie	64	3 do	71·64	10 76	do do
Neptune		3 do	71·15	10 65	do do
Storm King	70	4 do	107·87	16 56	do do
Electra	40	7 do	106·96	16 48	do Charlottetown.
T. A. Stewart		7 do	35·94	7 88	A hélices jum. do
Alameda	70	7 do	33·93	7 72	A hélice do
William Aitken	40	8 do	74·87	11 00	do do
Fred M. Batt		8 do	59·90	9 72	do do
Montague	75	10 do	129·55	18 32	A aubes, Georgetown.
Frank C. Batt	40	12 do	32·90	7 56	A hélice, Summerside.
May Queen		13 do	35·92	7 88	do Pointe-du-Chêne.
Tourist	40	18 do	16·15	6 28	do St-Jean.
Alice		20 do	15·77	6 28	do Bouctouche.
Frederick A.		20 do	31·11	7 48	do Richibouctou.
Calluna		20 do	22·26	6 76	do do
Nereia		27 do	30·03	7 40	do St-Jean.
Winnie		27 do	12·46	5 96	do do
Flushing	250	29 do	257·09	28 56	do do
Viking	200	4 juin	127·70	18 24	do St.-Stephen.
Ernest		10 do	12·58	5 96	do Frédéricton.
Carrie Knight		10 do	5·88	5 48	do do
Ada		10 do	3·66	5 32	do do
Randolph		11 do	8·71	5 72	A hélices jum., Frédéricton.
Meta		11 do	5·05	5 40	A hélice do
Quiddy		11 do	30·59	7 40	A aubes do
Eva Johnston		11 do	15·77	6 28	A hélice do
G. K. King		14 do	45·48	8 60	do St-Jean.
Annie Currier		25 do	10·56	5 88	do do
Wee Laddie		26 do	16·60	6 36	do do
Total			13121·54	1,650 05	

W. L. WARING,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Waring	28·74	19·54	Recevant une nouv. chaudière, à hélice, rem.
Peri	11·77	8·00	Dégréé, à hélice, remorqueur.
Electric	3·74	2·55	do do yacht.
Alcyone	15·05	10·73	do do remorq.
Olivette	1,611·42	1,104·90	Pas demandée, à hélice, passagers.
Delta	19·93	12·12	N'ai pu l'inspecter à temps, à hélice, passagers.
Victor	9·62	6·40	Hors du port quand j'y suis arrivé, à hélice, rem.
Marguerite	19·66	12·30	Recevant une nouv. chaudière, à hélice, yacht.
Derby	11·66	8·66	Dégréé, à aubes, remorq.
Henrietta	19·12	13·01	do à hélice, remorq.
Utopia	25·00	17·00	do do
Southport	239·92	186·15	Pas demandée, à aubes, passeur.
Eltin	122·42	34·23	do do
Elliott	367·48	227·37	do à hélice, fret.
Commodore	12·84	7·67	do do remorqueur.
	2,518·37	1,670·63	

W. L. WARING,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Calla	30	2 juillet	9·79	5 80	A hélice, pass., St.-Andrews.
Lady Dufferin	40	7 do	47·48	8 76	A aubes. pass., Newcastle.
Rustler	200	8 do	89·19	12 12	do do do
Nelson	100	11 do	64·34	10 12	A hélice, pass., Chatham.
Miramichi	100	9 do	75·18	11 00	do do do
Sybella H	40	9 do	70·68	10 60	A aubes do do
St. Nicholas	100	10 do	62·20	9 96	A hélice do do
St. Isidore	200	14 do	141·75	19 36	A aubes do do
Arbutus	86	22 do	46·76	8 76	A hélice do St. Stephen.
Dirigo	40	3 août	70·13	10 60	do do St-Jean.
		1896.			
Spring Hill	100	14 nov	189·05	23 12	do do do
		1897.			
Fanchon	40	16 avril	110·61	13 80	A aubes do do
Victor	25	14 juillet	45·51	8 68	do Dalhousie.
Spring Hill	100	8 oct	189·05	23 12	A hélice, pass., St-Jean.
Aberdeen	400	16 do	243·86	27 44	Roue à l'arr., pass., St Jean.
Bessie	40	11 mai	10·45	5 80	A hélice, pass., Pictou, N.-E.
Princess	350	20 nov	541·79	51 36	do do Charlottetown, I.P.-E.
Ouangondy	200	10 do	294·75	31 52	A aubes do St-Jean.
City of Monticello	400	22 déc	1,033·65	90 64	do do do
		1898.			
E. Ross	40	6 mars	29·63	7 32	do do do
Northumberland	350	31 do	1,255·46	108 40	A hélices jm., pass., Charlottet'n, I.P.E
Jacques Cartier	300	31 do	379·96	38 40	A aubes do do
Hillsborough			228·67	26 32	do do do
Springfield	170	8 avril	232·73	26 56	Roue à l'arr. do St-Jean.
Fanchon	40	13 do	110·61	16 80	A aubes do do
Dirigo	40	9 do	70·13	10 60	A hélice do do
		1897.			
Hampstead	150	17 déc	234·52	26 72	do do do
Star	300	19 do	461·03	44 88	A aubes do do
Maggie Miller	150	20 do	104·66	10 32	do do Milledgeville.
		1898.			
Prince Rupert	850	17 avril	1,158·44	100 64	do do St-Jean.
		1897.			
Clifton	200	20 déc	138·21	19 04	Roue à l'arr. do do
Olivette	280	17 do	318·37	33 44	A aubes do do
		1898.			
David Weston	450	9 avril	765·15	69 20	do do do
Wm. H. Murray	40	8 do	72·55	10 76	A hélice do do
Mary Queen	350	15 do	539·40	51 12	A aubes do do
Storm King	70	4 mai	107·87	16 56	A hélice do do
Electra	40	7 do	106·96	16 48	do do Charlottet'n, I.P.-E
Wm. Aitken	40	8 do	74·87	11 00	do do do
Alameda	70	8 do	33·93	7 72	do do do
Montague	75	10 do	129·55	18 32	A aubes do Georgetown.
Frank C. Batt	40	12 do	32·90	7 56	A hélice do Summerside.
Tourist	40	18 do	16·15	6 28	do do St-Jean.
Lillie	64	3 do	71·64	10 76	do do do
Flushing	250	29 do	257·09	28 56	do do do
Viking	200	4 juin	127·70	18 24	do do St.-Andrews.

I. J. OLIVE, *inspecteur de coques, etc.*

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Elfin	122·42	34·23	Pas demandée, à aubes.
Southport	239·92	186·15	do do do
Delta	19·93	12·12	N'ai pu y arriver, à hélice.
Olivette (Am.)	1,611·42	1,104·90	Pas demandée do
May Queen	35·92	17·94	

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Thompson	40	1er juillet	149·80	20 00	Roue à l'arr., lac Kamloops.
Selkirk		1 do	58·49	9 64	do yacht, lac Kamloops.
Fawn	15	1 do	32·70	7 64	A hélice, lac Kamloops.
Gwendoline	15	9 do	90 59	12 28	A hélice, rivière Kootenay.
Duchess	30	2 do	145·48	19 60	do rivière Colombie.
Hyak	15	5 do	39·04	8 12	do do
Lardeau	12	12 do	9·60	5 80	A hélice, rivière Colombie.
City of Himsworth	50	11 do	193·49	23 44	Roue à l'arr., lac Kootenay.
Nelson	125	16 do	496·01	47 68	do do
Red Star		16 do	14·81	6 20	A hélice do
Galena		17 do	47·64	8 84	do do
Kaslo	15	12 do	51·17	9 08	do do
Idaho		17 do	6·04	5 48	do do
Lytton	125	18 do	451·66	44 16	Roue à l'arr., rivière Colombie.
Nakusp	180	19 do	1,083·13	94 64	do do
Trail	40	22 do	662·77	61 04	do do
Illecillewaet	35	18 do	97·92	12 84	do do
Aberdeen	200	24 do	554·04	52 32	do lac Okanagon.
Wm. Hunter	25	21 do	50·67	9 08	A hélices jum., lac Slocan.
Hope	12	22 do	78·49	11 32	A hélice, rem., eaux de la C.-B.
		1897.			
Joan	400	3 août	821·21	73 68	A hélices jum., eaux C. A., passagers.
Delta		4 do	14·90	6 20	A hélice, rem., pêche, rivière Fraser.
Mamie	12	4 do	89·60	12 20	do eaux C. A.
May Queen		4 do	14·10	6 12	do pêche, rivière Fraser.
Gemini		5 do	8·15	5 64	do do do
Buzz		5 do	12·59	6 04	do do do
Belle	12	6 do	66·62	10 36	do eaux C. A.
Senator	30	11 do	27·63	7 24	A hélice, passeur, anse Burrard.
Dreadnaught		8 do	32·84	7 64	do rem., eaux C. A.
Courser	100	9 juillet	160·79	20 88	Roue à l'arr., rivière Fraser.
Clara Young		26 août	30·75	7 48	A hélice, remorq. do
Fairy Queen		26 do	24·94	7 00	Roue à l'arrière do
Donny		26 do	14·64	6 20	A hélice, rem. do
Leonora		26 do	33·00	7 64	do do
Tees	71	29 do	569·24	53 52	A hélice, fret et pass., eaux C. A.
Clayoquot	12	29 mai	87·18	5 00	Spécial pour passagers.
City of Nanaimo	500	4 sept.	761·37	68 88	A hélices jum., pêc. et pass., eaux C. A.
Yosemite	400	5 juillet	1,525·03	130 00	A aubes do do
Water Lily		15 sept.	73·81	10 92	Roue à l'arr., bateau à eau, Esquimalt.
Enterprise		16 do	12·02	5 96	A hélice, rem. de pêche.
Denver		16 do	8·51	5 72	do croiseur, lac Slocan.
Spray		17 do	7·36	5 56	do do eaux de la C. A.
Mystery	20	26 do	64·80	10 20	do remorq., do
Gipsy		29 do	10·06	5 80	do do pêche, rivière Fraser.
Stampede		30 do	11·96	5 96	do croiseur, Frederick Arm.
Vancouver		26 do	49·96	9 00	do remorq., eaux de la C. A.
Skidegate	20	8 oct.	37·08	7 96	do do do
International	300	15 do	525·55	50 08	Roue à l'arr., pass., lac Kootenay.
Arrow		17 do	4·50	5 40	A hélice, remorq., lac Slocan.
Columbia		20 do	49·84	9 00	do do rivière Colombie.
Penticton		22 do	49·69	9 00	do do lac Okanagon.
Rainbow	35	3 août	207·21	24 64	do fret et pass., eau de la C. A.
		1896.			
Robt. Dunsmuir	75	31 déc.	231·75	26 56	do do do
		1897.			
Emmeline		29 oct.	5·39	5 40	do rem. pêche, anse Burrard.
Thistle	12	12 do	222·36	25 76	do fret, eaux de la C. A.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Vachie	....	12 oct.	9·97	5 80	A hélice, croiseur, eaux de la C.-B.
Maude	12	18 do	174·99	22 00	do fret do
Delta	....	7 nov	25·20	7 00	do do do
Islander	450	25 juillet	1,495·09	127 60	A héliice jum. fret et pass., eaux C.-B.
Etta White	15	25 sept.	97·35	12 76	A hélice, rem., eaux de la C.-B.
Saturna	....	15 oct.	22·05	6 76	do do do
Kildonan	....	9 do	51·41	9 08	do do do
Princess Louise	98	25 oct.	931·76	82 56	A aubes, fret et pass., eaux de la C.-B.
		1898.			
Barbara Boscowitz	150	4 janv	269·08	29 52	A hélice do do do
Brunette	....	11 do	37·03	10 92	A hélice, rem., honor. de 2 ans.
Iris	....	11 do	19·32	8 20	do 2 do
Robt. Dunsmuir	50	1er fév	231·75	26 56	A hélices jum. fret et pass., eaux C.-B.
Surrey	50	15 do	263·26	29 04	A aubes, passeur, rivière Fraser.
North Star	....	17 do	8·21	5 64	A hélics, rem. de pêche, riv. Fraser.
Winnetta	....	17 do	23·53	6 92	do do oo
		1897.			
Danube	300	11 oct.	886·89	78 96	A hélice, fret et pass., eaux de la C.-B.
		1898.			
Edith	....	1er mars	41·87	8 36	A hélice, rem., rivières et goulets.
Capitano	25	1 do	231·14	26 48	A hélice. fret, eaux de la C.-B.
Coquitlam	50	1 do	256·33	28 48	do do
Gipsy	....	3 do	49·63	9 00	Roue à l'arr., rivière Fraser
Constance	12	17 do	49·52	9 00	A hélice, rem. do
Tepic	15	20 do	70·87	10 68	do eaux de la C.-B.
Burt	20	11 do	50·41	9 00	do passagers, Howe Sound.
Autolycus	....	20 do	25·47	7 00	do yacht, eaux de la C.-B.
Gladys	60	22 do	211·23	24 88	Roue à l'arr., fret et pass., riv. Fraser
Transfer	120	22 do	264·16	29 12	do do do
Erie	....	22 do	26·72	7 16	A hélice, rem., riv. Fraser
Bon Accord	45	22 do	84·15	11 72	Roue à l'arr. do
Telephone	....	24 do	80·66	11 48	do do
Brant	....	24 do	18·66	6 52	A hélice, rem. do
Lorne	20	15 do	287·96	31 04	do eaux de la C.-B.
Muriel	....	30 do	44·13	8 52	do do
Chehalis	15	3 avril	53·75	9 32	do do
Florence	....	14 do	9·15	5 72	do de pêche, eaux de la C.-B.
Daisy	12	17 do	60·10	9 80	do eaux de la C.-B.
City of Columbia	....	23 do	25·63	7 08	do do
Fraser	....	23 do	36·20	7 88	do do
Blonde	....	24 do	32·64	7 64	do do
		1897.			
R. P. Rithet	81	15 oct	816·69	73 36	Roue à l'arr., Victoria et Westminster
		1898.			
Lottie	....	27 avril	29·24	7 32	A hélice, rem., côte, C.-B.
Sadie	28	3 mai	49·30	8 92	do do
Jenny June	....	4 do	4·24	5 32	do do
Agnes	....	5 do	22·70	6 84	do do
Nagasaki	....	5 do	15·13	6 20	do do
Reliance	....	5 do	36·14	7 88	do do
Active	20	6 do	171·74	21 76	do do
Oscar	....	7 do	95·42	12 60	do fret, côte, C.-B.
Czar	15	7 do	152·18	20 16	do côte, C. B.
Alert	12	8 do	43·81	8 52	do do
Lois	12	7 do	25·15	7 00	do do
Comox	140	6 do	101·17	16 08	A hélice, passagers, côte, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Charlotte	30	13 mai	217·06	25 36	Roue à l'arr., haut de la riv. Fraser.
Marion	....	18 do	14·78	6 20	do rivière Colombie.
Kootenay	350	18 do	1,117·09	97 36	do do
Slocan	300	19 do	578·03	54 24	do lac Slocan.
Surprise	.....	21 do	14·80	6 12	A hélice, rem., lac Kootenay
Kokanee	200	21 do	347·50	35 84	Roue à l'arr. do
Alberta	200	23 do	508·15	48 64	do do
Angerona	.....	24 do	13·79	6 12	A hélice, croiseur do
Edgar	50	1er juin	165·13	21 20	Roue à l'arr., rivière Fraser.
Willie	27	1 do	82·60	11 64	do lac Harrison.
Stella	.....	1 do	16·32	6 28	A hélice, rem., rivière Fraser.
Stranger	.....	2 do	21·26	6 68	do do
Sunbury	30	2 do	37·72	8 04	A hélices jum., rem., do
Alarm	.....	3 do	33·91	7 72	A hélice, rem., côte de la C.B.
Mischief	86	7 mai	65·49	10 28	A hélice, passagers, port de Victoria.
Magnet	.....	24 juin	23·72	6 92	A hélice, rem., côte de la C.B.
Swan	.....	4 do	16·65	6 36	do do
Duchess	30	5 do	145·48	19 60	Roue à l'arr., rivière Colombie.
Hyak	15	6 do	39·04	8 12	do do
Gwendoline	50	7 do	90·59	12 28	do rivière Kootenay.
Advance	.....	11 do	35·75	7 88	A hélice, rem., côte de la C.B.
Florence	124	23 do	59·44	9 80	Roue à l'arr., port de Victoria.
Clayoquot	12	22 do	87·18	11 96	A hélice, rem., côte de la C.B
Delta	.....	23 do	14·90	6 20	do rivière Fraser.
Joe Adams	.....	23 do	11·89	5 96	do do
May Queen	.....	23 do	14·10	6 12	do do
Buzz	.....	24 do	12·56	6 04	do do
Winnefred	.....	24 do	12·96	6 04	do do
Eva	.....	24 do	34·99	7 80	do do
Gipsy	.....	24 do	10·06	5 80	do do
Wellington	.....	24 do	16·30	6 28	do do
Ina	.....	24 do	7·52	5 64	do do
Fingal	.....	26 do	90·69	12 28	A hélice, fret, côte, de la C. B.
Staffa	.....	26 do	51·30	9 08	do do
Comet	12	15 do	85·26	11 80	do rem. do
Cleeve	.....	25 do	35·94	7 88	do do
Charmer	500	22 do	1,044·41	91 52	do fret et pass., côte, C. B.
Total	.....	.....	23,464·42	2,714 08	

J. A. THOMSON.
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.B.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

MACHINES ET CHAUDIÈRES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non inspection et classe du bateau.
Bella	8·01	5·61	Remorqueur de pêche, dégréé.
Evangeline	13·86	8·79	Yacht de mission, dégréé.
Jessie	5·65	3·90	A hélice, yacht, } Dégréé.
Lilly	33·38	27·74	do rem.
Nanaimo	70·79	44·61	Roue à l'arrière,
Popcum	12·64	7·97	A aubes,
Spratt's Ark	307·88	143·04	A hélices jum.
Cora	25·12	17·07	do rem.
Maime	9·21	5·70	do do
Morris	11·66	8·04	do do
Glad Tidings	43·02	27·15	Yacht de mission, } A être inspectés plus tard
Dispatch	6·91	4·71	A hélice, rem.
Katie	46	31·28	do fret,
Surprise	19·60	13·33	do rem.,
Esporanza	30·88	21·31	do do
Mermaid	128·55	87·42	do jum.
Horse Shoe	17·71	11·41	do rem.
Nell	207·97	125·47	do jum.
	998·84	594·55	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

BATEAUX a vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droit de tonnage et honoraires dinspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Mermaid	100	29 juin	128·55	18 32	A hélices jumelles.
Joan	400	3 août	821·21	73 68	do
Hope	12	3 do	78·49	11 32	A hélice.
Mamie	12	4 do	89·60	12 20	do
Senator	30	11 do	27·63	7 24	do
Dreadnaught	27	8 juin	32·84	7 64	do
Courser	100	9 juillet	160·79	20 88	Roue à l'arrière.
Belle	12	6 août	66·62	10 36	A hélice.
Tees	71	29 do	569·24	53 52	do
Clayoquot	12	29 mai	87·15	5 00	do
City of Nanaimo	500	4 sept	761·37	68 80	do jumelles.
Yosemite	400	6 juillet	1525·03	130 00	A aubes.
Mystery	20	18 sept	64·80	10 20	A hélice.
Skidegate	20	8 octobre	37·08	7 96	do
Rainbow	35	3 août	207·21	24 65	do
Thistle	12	12 octobre	222·36	25 76	do
		1896.			
Robert Dunsmuir	75	31 décembre	231·75	26 56	do jumelles.
Maude	12	18 octobre	174·99	22 00	do
Islander	450	25 juillet	1495·09	127 60	do jumelles.
Etta White	15	25 sept	97·35	12 76	do
Princess Louise	98	25 octobre	931·76	82 56	A aubes.
		1898.			
Barbara Boscowitz	150	4 janvier	269·08	29 52	A hélice.
Robert Dunsmuir	50	1er février	231·75	26 56	do jumelles.
Surrey	50	15 do	263·26	29 04	A aubes.
		1897.			
Danube	300	11 octobre	886·89	78 96	A hélice.
		1898.			
Coquitlam	50	1er mars	256·33	28 48	do
Capitano	25	1 do	231·14	26 48	do
Lorne	20	15 do	287·96	31 04	do
Constance	12	17 do	49·52	9 00	do
Tepic	15	20 do	70·87	10 68	do
Burt	20	11 do	50·41	9 00	do jumelles.
Gladys	60	22 do	211·23	24 88	Roue à l'arrière.
Transfer	120	22 do	264·16	29 12	do
Bon Accord	45	22 do	84·15	11 72	do
Daisy	12	17 avril	60·10	9 80	A hélice.
Chehalis	15	13 do	53·75	9 32	do
		1897.			
R. P. Rithet	81	15 octobre	816·69	73 36	Roue à l'arrière.
		1898.			
Sadie	28	3 mai	49·30	8 92	A hélice.
Alert	12	8 do	43·81	8 52	do
Czar	15	7 do	152·18	20 16	do
Comox	140	6 do	101·17	16 08	do
Lois	12	7 do	25·15	7 00	do
Active	20	6 do	171·74	21 76	do
Comet	12	15 do	85·26	11 80	do
Edgar	50	19 do	165·13	21 20	Roue à l'arrière.
Willie	27	1 juin	82·60	11 64	do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Mischief	86	7 mai	65·49	10 28	A hélice.
Sunbury	30	2 juin	37·72	8 08	do
Clayoquot	12	22 do	87·18	11 96	do
		1897.			
Florence	124	23 juin	59·44	9 80	Roue à l'arrière.
		1898.			
Charmer	500	22 juin	1044·41	91 52	A hélice.

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Bella	8·01	5·61	Remorqueur de pêche, dégréé.
Evangeline	13·86	8·79	Yacht de mission, dégréé.
Jessie	5·65	3·90	A hélice, yacht do
Lilly	33·38	27·74	do rem. do
Nanaimo	70·79	44·61	Roue à l'arrière do
Popcum	12·64	7·97	A aubes do
Spratt's Ark	307·88	143·04	A hélices jumelles do
Cora	25·12	17·07	A hélice, remorq. do
Maime	9·21	5·70	do do
Morris	11·66	8·04	do do
Glad Tidings	43·02	27·15	Bateau de mission ; sera inspecté.
Dispatch	6 91	4·71	A hélice, remorq. ; sera inspecté.
Katie	46	31·28	do fret do
Surprise	19·60	13·33	do rem. do
Esperanza	30·88	21·31	do do do
Horse Shoe	17·71	11·41	do do do
Nell	207·97	125·47	A hélices jum. do
Mermaid	128·55	87·42	do do

R. COLLISTER
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN, ET TERRITOIRES NORD-OUEST.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1897.		$ c.	
Squaw	....	16 juillet	21·60	6 76	A hélice, rem., lac des Bois.
Empress	....	17 do	129·28	18 32	do do do do
Ethel	....	17 do	9·57	5 80	do do do do
Heather Bell	....	7 août	21·18	6 68	do do do do
Ida	....	14 do	18·57	6 52	do do do Winnipeg.
W. C. Vanhorn	....	17 do	59·91	9 80	do do do des Bois.
Rambler	....	22 juillet	25·83	7 08	do do do do
Rover	....	26 oct	7·82	5 64	do do de pêche do
Ninsongus	....	28 juillet	7·60	5 64	A aubes, mancelle, lac La Pluie.
Maple Leaf	30	29 do	75·07	11 00	A hélice, passagers do
Chieftain	....	22 août	36·26	7 88	do rem. de pêche, lac des Bois.
Lady Brooks	22	28 do	6·34	5 48	do passagers, lac Minnewauka.
Mountain Bell	16	29 do	·90	5 08	do do rivière de l'Arc.
Isabelle	....	12 sept	60·90	9 88	do rem., lac Manitoba.
Victoria	....	Non émis	22·69	6 84	do do de pêche, lac Manitoba.
Hudson Bay Messenger	....	do	1·48	5 08	do lac des Bois.
Widgion	....	do	2·29	5 16	do do
		1897.			
Lotta S.	30	18 mai	48·03	8 84	do fret. et passa., lac des Bois.
W. C. Vanhorne	30	18 do	59·91	9 80	do do do do
Rambler	....	25 avril	25·83	7 08	do remorq. do do
D. L. Mather	....	22 do	103·32	13 24	do do do do
Keewatin	....	30 do	41·25	8 26	do do do do
Shamrock	35	20 mai	79·84	11 40	do pass. et fret, Portage-du-Rat et Fort-Francis.
Edna Brydges	60	30 avril	176·05	22 08	do do do
Cathrine S.	25	29 do	66·60	10 36	do do do
Ethel	....	20 mai	9·57	5 80	do rem. de pêche, lac des Bois.
Mary Hatch	....	29 avril	121·18	17 68	do do lac des Bois.
Daisy Moore	....	28 mai	31·16	7 48	do do do
Minnitonka	....	1 do	68·34	10 44	do do do
Nora	....	30 avril	20·23	6 60	do do do
Monarch	60	21 mai	167·64	21 44	A aubes, pass., et fret, Portage-du-Rat et Fort-Francis.
Sunbeam	....	30 avril	2·86	5 24	A hélice, rem., de pêche, lac des Bois.
Rover	....	30 do	7·82	5 64	do do do do
Keemina	40	30 do	41·86	8 36	do passeur, P.-du-Rat et Kéwatin.
Alma T.	....	19 mai	15·78	6 28	do rem.. lac des Bois.
City of Selkirk	50	4 do	457·82	44 64	do pass. et fret, lac Winnipeg.
Ogema	....	11 do	62·05	9 96	do remorqueur do
Miles	....	10 do	63·04	10 04	do do de pêc. do
Premier	60	10 do	413·99	41 12	do pass. et fret do
Frank Burton	....	11 do	52·00	9 16	do rem. de pêche do
Lady Ellen	....	11 do	18·57	6 52	do do do
Idell	....	11 do	53·92	9 32	do do do
Millie Howell	....	do 11	24·11	5 92	do do do
Fisherman	....	do 11	44·22	8 52	do do do
Aurora	....	Non émis	224·50	23 00	A aubes, rem. do
Red River	30	10 mai	166·47	21 28	A hélice, pass., et fret do
Lady of the Lake	Non émis	Non émis	201·43	24 16	do do do
Ida	....	12 mai	18·57	6 52	do rem. do
Keewatin	....	Non émis	15·03	6 20	do do do
Ripple	....	10 mai	9·83	5 80	A aubes, rem. do
Hazzle	....	11 do	7·52	5 64	A hélice, rem. de pêche do
Assiniboia	150	15 do	102·02	13 16	Roue à l'arr., passagers, riv. Rouge.
Phantom	....	5 juin	55·86	9 48	A hélice, pass. et fret, lac des Bois.
Pastime	....	12 mai	4·00	5 32	do rem. et yacht do
Spray	....	2 juin	8·98	5 72	do do de pêche do

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de Kéwatin, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—*Fin*.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES—*Fin*.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1896.		$ c.	
Elenor		7 juin	1·97	5 16	A hélice, rem., lac des Bois.
Queen		22 mai	31·64	7 56	do do do
Squaw		28 do	21·60	6 76	do do do
Regina		25 do	6·78	5 56	do do do
Josie		30 juin	12·42	5 96	do do do
Empress		1 do	129·28	18 32	do do do
Sultana		5 do	3·35	5 24	do do do
May		30 do	11·08	5 88	do do de pêche do
Jenny Lind		30 do	5·81	5 48	do do do
Heather Bell		30 do	21·18	6 68	do do do
Cruiser		4 do	11·59	5 96	do do do
Mikado		5 do	24·92	7 00	do do do
William Whyte		28 do	17·81	6 44	do do lac Wabigoon.
Una		11 do	19·42	6 52	Roue à l'arrière do
Mocking Bird		11 do	38·02	8 04	A hélice, rem., lac Supérieur.
Zephyr		12 do	19·27	6 52	do yacht de plaisance, b. du Tonnerre.
Kate Marks		21 do	54·15	9 32	do rem., lac Supérieur.
Mary Ann		21 do	86·86	11 96	do do do
Salty Jack		21 do	44·62	8 60	do do do
Georgina		22 do	43·78	8 52	do do do
Jas. Mayhew		Non émis	16·94	6 36	do do do
Zena		do	6·66	5 56	do do lac Allan.
Arcadia		23 juin	23·16	6 85	do do de pêche, lac Supérieur.
Ida		23 do	19·37	6 53	do do do do
Minoto		21 do	34·95	7 80	do do do do
Clara		21 do	11·51	5 96	do do do do
Maria C		Non émis	5·16	5 40	do do do do
Siskiwett	25	23 juin	47·17	8 76	do pass. et fret do
Brothers		22 do	17·50	6 44	do rem. de pêche do
Widgeon		28 do	7·95	5 64	do do do lac Wabigoon.
The Sport		26 do	16·26	6 28	do do lac des Bois.
Gordon M		30 do	3·01	5 24	do do do
Minnehaha		Non émis	2·42		do do Lac des Mille Lacs.
Fida		do	2·37		do do baie au Brochet.
Total			4,418·47	815 46	

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DIVISION DE KÉWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Graham	332·18	105·04	Trop loin pour y aller ; n'avais pas le temps.
Athabaska	166·73	25·58	do do
Wrigley	90·04	60·32	do do
North-west	425·00	305·00	do do
St. Joseph	49·13	33·41	do do
Sultana	357·55	243·13	do do
Harry Montgomery	3·65	2·91	A être inspecté.
Angler	16·16	10·99	do
Ethel Banning	37·54	25·53	Pas en service.
Beaver	34·51	23·22	A être inspecté.
Lillian	1·61	1·10	do
Annie Mc	13·42	11·10	do n'était pas prêt.
Water Witch	2·21	1·49	do do
Agnes	5·30	3·60	do do
Osprey	14·47	9·84	do do
Dolphin	12·63	8·59	do do
St. Alphonse	Non inspecté	....	Sur la rivière McKenzie ; n'avais pas le temps
Northern Bell	do	....	A Prince-Albert do
Josie	do	....	do do
Total	1,562·13	870·85	

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois ou fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Corona	309·84	A aubes	Fer	1,274	649	Toronto	Passagers, Toronto et Lewiston.
Topsy	4·53	A hélice	Bois	9	6	Midland	Yacht de plaisance, baie Georgienne.
Cyclone	2·13	do	do	44	30	Havre Ahmic	Remorqueur, rivière Maganetawan.
Herbert	4·8	do	do	21	10	Saut-Sainte-Marie	Remorqueur, rivière Sainte-Marie.
Shamrock	1·63	do	do	14	10	Collingwood	Remorqueur de pêche, lac Supérieur.
Cynthia	4·8	do	do	35	24	do	Remorqueur de pêche, baie Georgienne.
Julian and O'Brien	13·33	do	do	59	31	Buffalo	Remorqueur, baie Georgienne.
Creole	3·33	do	do	21	14	Midland	Remorqueur, baie Georgienne.
	344·39			1,477	774		

JAMES JOHNSTON,
Toronto.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois ou fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Belle	3·33	A hélice	Bois	16	8	Port-Burwell	Lac Erié, remorqueur de pêche.
A. D. Cross	10·80	do	do	47	32	do Colborne	Canal Welland, remorqueur.
Sandford	8·53	do	do	56	38	Goderich	Lac Huron, remorqueur.
Jubilee	5·44	do	do	10	7	Algonac, E.-U	Baie Rondeau, passagers.
G. W. Parker	4·03	do	do	12	8	Buffalo, E.-U	Rivière Détroit, remorqueur.
	32·13			141	93		

JOHN DODDS,
Toronto.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Majestic	2·70	A hélice	Bois	67·87	52·78	Young's-Point, Ont.	Eaux de Victoria et Peterboro, passagers
Jessie Forward	0·67	do	do	5·64	3·84	Mill-Haven, Ont.	Baie de Quinté, passagers.
Hydra	0·67	do	do	5·70	3·67	Trenton, Ont.	do remorqueur de pêche.
Trent	2·13	A aubes	do	19·51	12·30	Simcoe, Ont	do do
Marmora	1·08	A hélice	do	12·96	8·82	Marmora.	Lac aux Corneilles, passagers.
Eclipse	2·13	do	do	17·94	12·41	Peterboro, Ont.	Lac du Riz et environs, passagers.
Jubilee	2·70	do	do	53·94	36·68	Portsmouth, Ont.	Trenton et Prescott do
Fidelia	0·83	do	do	8·56	5·82	Kingston, Ont.	Yacht de plaisance.
Rosemount	160·83	do	Acier.	1,580·37	989·28	Newcastle-on-Tyne, G.B.	Tous les lacs, fret et passagers.
	173·74			1,772·39	1,125·59		

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

DIVISION DE MONTREAL.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé
G. B. Greene	34·13	A aubes	Acier	254·81	218·25	Quyon	Remorqueur, lac Deschênes.
D. B. Mulligan	4	A hélice	Bois	76·69	45·62	Pembroke	Passeur, Pembroke et Desjardins.
Beatrice B	18·4	do	do	58·63	43·11	Ottawa	do Ottawa et Hull.
				390·13	306·98		

WM. LAURIE.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont employés.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Champion	26·13	A aubes	Acier.	481·83	303·55	St-Jos., Lévis, 1897	A aubes, pass., Québec et Berthier (en bas)
Fabiola	5·33	A hélice, sauvetage	Bois	81·48	....	Anse-St-Jean, 1893	Goélette de sauvetage, Montréal et le golfe
Nile	21·03	do yacht de plais.	do	27·00	....	Sorel	A hélice, yacht de plais., fleu. St-Laurent.
Pierreville	8·53	A aubes	do	42·42	20 34	St-Thos.-de-Pierreville, 1896.	A aubes, remorqueur, Pierreville et Sorel.
Temiscouata	2·07	A hélice	do	10·41	7 08	Rivière-du-Loup, '92.	A hélice, remorqueur, port de Québec.
	61·99			643·14	307·97		

JOS. SAMSON,
Inspecteur de machines et de chaudières.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

DIVISION D'HALIFAX.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Mascotte	18·24	A hélice	Bois	35·40	24·07	Dartmouth, N.-E.	Port d'Halifax, yacht de plaisance.
Sea Bird	13·50	do	do	41·28	28·03	Liverpool, N.-E.	Nouvelle-Ecosse, b. de pêche de la côte.
Bermuda	115·63	do	Fer	1,284·37	812·81	Sunderland, G.-B.	Etranger, passagers et fret.
Westport	16·60	do	Bois	80·09	48·59	Shelburne, N.-E.	Yarmouth et Saint-Jean, N.-B., pass.
Leonore	1·20	do	do	15·23	5·43	Yarmouth, N.-E.	Nouvelle-Ecosse, b. de pêche de la côte.
Star	3·74	do	do	6 07	4·13	Trenton, N.-E.	Havre de Wallace, passeur.
Gem	0·83	do	do	6·00	4·23	Westport, N.-E.	Baie Sainte-Marie, bateau de pêche.
	169·74			1,468·44	927·29		

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur be bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enegistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Princess	89·8	A hélice	Acier.	511·79	252·14	Grangemouth, Ecosse	Passagers, Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.
Nelson	7·26	do	Bois.	32·80	17·02	Charlottetown, I.P.-E.	Remorqueur, port de Charlottetown.
Mildred	13·5	do	do	40·11	27·27	Co. de Queen, N.-B.	Remorqueur, rivière St.-Jean.
Frederick A.	16·6	do	do	31·11	21·15	Pictou, N.-E.	Remorqueur, Richibouctou, N.-B.
Viking	17·3	do	do	127·70	86·84	Ashtabula, Ohio, E.-U.A	Passagers, St. Stephen, Campobello et ports intermédiaires.
G. K. King	16·8	do	do	45·48	30·93	Co. de King, N.-B	Remorqueur, rivière St-Jean.
Annie Currier	1·2	do	do	10·56	7·18	Oromocto, N.-B.	do do
	162·26			829·55	442·53		

W. L. WARING,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construits.	Où et à quoi employé.
Fawn	6·6	A hélice	Bois	32·70	22·24	Kamloops, C.-B.	Lac Kamloops, passagers,
Lardeau	1·4	do	do	9·60	6·53	Lardeau, C.-B.	Rivière Colombie do
Trail	13	Roue à l'arr.	do	662·77	417·55	Nakusp, C.-B.	do passagers et fret.
Tees	97·9	A hélice	Acier	569·24	330·71	Stockton, Ang	Eaux de la Colombie-Britannique.
Water Lily	4·8	Roue à l'arr.	Bois	73·81	50·20	Victoria, C.-B.	Esquimalt, bateau à eau.
Enterprise	1·3	A hélice	do	12·02	8·18	New-Westminster	Rivière Fraser, pêche.
Denver	3·1	do	do	8·51	5·79	do	Rivière Slocan, croiseur.
Gipsy	1	do	do	10·06	6·89	Seattle, E.-U.A.	Rivière Fraser, pêche.
Stampede	3·5	do	do	11·97	8·14	Tacoma, E.-U.A.	Frederick-Arm, croiseur.
International	17	Roue à l'arr.	do	525·55	280·75	Kaslo, C.-B.	Lac Kootenay, fret et passagers.
Columbia	16·6	A hélice	do	49·84	33·90	Nakusp, C.-B	Rivière Colombie, remorqueur.
Emmeline	5	do	do	5·39	3·66	Vancouver	Burrard-Inlet, pêche.
Winnetta	2	do	do	23·53	16	New-Westminster	Rivière Fraser do
Edith	8·4	do	do	41·87	26	Victoria	Rivière Inlet do
Chehalis	13·8	do	do	53·75	36·55	Vancouver	Côtes de la C.B., remorqueur.
Florence	1	do	do	9·15	6·23	Pt. Blakely, Wash., E.-U.A	do pêche.
Reliance	8·9	do	do	36·14	24·58	New-Westminster	Rivière Fraser do
Oscar	3·3	do	do	95·42	60·59	Victoria	Côtes de la C.-B., fret.
Czar	56·4	do	do	152·18	93	do	do remorqueur.
Charlotte	8	Roue à l'arr.	do	217·06	77·23	Quesnelle, C.-B.	Fraser en haut, fret et passagers.
Kootenay	21·6	do	do	1,117·09	732·45	Nakusp, C.-B	Rivière Colombie do
Slocan	17	do	do	578·03	364·16	Roseberry, lac Slocan, C.-B.	Lac Slocan do
Willie	4·2	do	do	82·60	55·94	Seattle, E.-U.A.	Lac Harrison do
Magnet	6·6	A hélice	do	23·72	16·13	Vancouver	Emb. des rivières, pêche.
Advance	3·3	do	do	35·75	24·31	Seattle, E.-U.A.	do do
Cleeve	8·9	do	do	35·94	24·45	New-Westminster	Rivière Fraser do
Bristol	274	do	Fer	1,983·15	1,274·40	Stockton-on-Tees, Ang.	Victoria à Alaska, fret et passagers.
			Total	6,456·84	4,006·56		

J. A. THOMSON.
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

DIVISION DE KÉWATIN, DU MANITOBA ET DES T. DU N.-O.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
W. C. Vanhorn	3·33	Hélice	Bois	59·91	21·74	Portage-du-Rat	Lac des Bois, passagers.
Rambler	1·20	do	Composé	25·83	17·56	do	do remorqueur.
Cathrine S.	4·03	do	Bois	66·60	45·29	do	do passagers.
Ethel	1·20	do	do	9·57	6·51	do	do remorqueur.
Lady of the Lake	16·06	do	do	201·43	115·10	Selkirk	Lac Winnipeg, passagers.
Keewatin	4·00	do	do	15·03	11·09	do	do remorqueur.
Phantom	3·23	do	do	55·86	39·48	Kéwatin	Lac des Bois, passagers.
Spray	1·20	do	Composé	8·98	4·39	Portage-du-Rat	do remorqueur.
Josie	1·20	do	do	12·42	6·96	do	do do
Sultana	0·53	do	do	3·35	2·83	do	do do
May	1·20	do	Bois	11·08	7·20	Port-Arthur	do do
Jenny Lind	0·83	do	do	5·81	4·37	Owen-Sound	do do
Heather Bill	1·20	do	do	21·18	14·40	Portage-du-Rat	do do
Mikado	1·20	do	Composé	24·92	16·86	do	do do
Wm. Whyte	1·20	do	Bois	17·81	12·34	Wabigoon	Lac Wabigoon do
Una	2·13	do	do	19·42	11·50	do	do do
Zena	1·20	do	do	6.66	5·00	Port-Arthur	Lac Allen do
Maud C.	1·06	do	do	5·16	3·25	Rasport	Lac Supérieur, rem. de pêche.
The Sport	1·20	do	Composé	16·26	11·64	Portage du-Rat	Lac des Bois, remorqueur.
Pastime	0·83	do	do	4·00	2·82	do	do yacht.
Anne Mc	1·20	do	Bois	13·42	11·10	Port-Arthur	Baie du Tonnerre, yacht.
Water Witch	0·33	do	do	2·21	1·49	do	Lac Allen, remorqueur.
Minnehaha	0·33	do	do	2·42	0·64	do	Lac Des Mille Lacs, remorqueur.
Fida	0·33	do	do	2·37	1·89	Jack-Fish	Baie au Brochet, remorqueur.
Agnes	0·53	do	do	5·30	3·60	do	do remorqueur de pêche.
			Total	627·00	419·05		

GEO. C. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Liste des bateaux à vapeur perdus, désemparés et désarmés comme impropres au service en Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Elgin	Lac Supérieur, rem. de pêche.	16	A hélice, coque impropre au service.
Ethel May	Lac Muskoka, remorqueur	4	do do do
Mary Beck	Baie Georgienne, do	16	do do do
Ontario	Lac Huron, do	57	do do do
Kittie Haight	Rivière Détroit, do	60	do do do
Iris	Lac Huron, do	9	do do do
Grace Darling	Baie Georgienne, rem. de pêche	28	do do do
Baltic	do passagers	1,324	A aubes, incendié.
James Clark	do remorqueur,	48	A hélice, do
L. Shickluna	Lacs, fret	445	do sombré par abordage.
Acadia	do passagers et fret	806	do échoué sur la côte nord du lac Superieur.
Victoria	Lac Huron, remorqueur	3	do sombré dans la baie Georgienne
Verbena May	do do	16	do échoué sur la côte est du lac Huron.
Maganettawan	Baie Georgienne, remorqueur.	187	do échoué près de Byng Inlet.
Chicoutimi	Baie de Toronto, passagers	110	A aubes, coque impropre au service.
		3,129	

JAMES JOHNSTON.
JOHN DODDS.
Toronto.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Mary Ellen	Eaux de Victoria et Peterborough, passagers	44·50	A hélice, coque usée.
Swan	Fleuve St-Laurent, passagers	24·31	do do
Triton	Canaux du St-Laurent, rem.	11·11	do do
		79·92	

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Reliance	Rivière Ottawa, remorqueur	84·36	A aubes, incendié.
Ometa	Fleuve St-Laurent, yacht	18·68	A hélice do
Derrick No. 1	Port de Montréal, grue	100·00	Grue, dégréée.
		203·04	

WILLIAM LAURIE,
LOUIS ARPIN,

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Miramichi	A aubes, passagers, Montréal et Pictou	727·20	Acier, coque hors d'usage.
Montmagny	A aubes, passagers	351·58	Bois do do
		1,078·78	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.
JOS. SAMSON,
Inspecteur de machines et de chaudières.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Gulnare	Côte de la Nouvelle-Ecosse, fret	246·87	Naufragé près de Canso, N.-E., juillet 1897
Edith	Rivière Shubenacadie, fret	52·17	Machines enlevées, converti en goélette.
Mascot	Port d'Halifax, fret	22·88	do do allège.
Magnolia	Lacs Bras d'Or, passagers	260·50	Incendié à l'ancre pendant qu'il était dégréé, janvier 1897.
		582·42	

JOHN P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Bellisle	Rivière Saint-Jean, passagers	155·44	Roue à l'arrière, usé.
New City	Rivière Petitcodiac, remorq.	78·38	A hélice, incendié.
Novelty	do Saint-Jean do	42·66	A aubes, vieux.
W. E. Vroom	do do do	10·05	A hélice, incendié.
Coila	do Etranger, fret	325·45	do perdu en mer.
St. Lawrence	Charlottetown à Pictou, pass.	845·63	A aubes, machines enlevées.
St. George	Rivière Miramichi, remorq.	160·57	do do pour un bateau neuf.
		1,618·18	

W. L. WARING,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés et désarmés comme impropres au service en Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, où et à quoi employés.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Georgie	Rivers Inlet, pêche	32·16	A hélice, remorq., perdu.
Spinster	Côte de l'ouest, fret	15·28	do perdu.
Fairview	Lac Okanagon, fret	42·58	Roue à l'arrière, incendié.
Cutch	Vancouver et Nanaïmo, pass.	324·27	A hélice, chaudière condamnée.
Total		414.29	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE KÉWATIN, DU MANITOBA ET DES TERRITOIRES DT NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe du bateau et pourquoi impropre au service.
Victoria	Remorq., lac des Bois	40·10	A hélice, coque condamnée, mach. enlevées.
Annie Mc	do do	25·22	do do do
Hud. B. Messenger	do do	1·48	do do do
C. A. Neilson	do do	3·84	do do do
Swallow	Passagers do	137·90	Roue à l'arrière, naufragé dans la Grande Traverse du lac des Bois, 14 août 1896.
Total		208·54	

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Liste des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1896.					$ c.
1934	3 juillet..	Mitchell Kinville	Permis	Brockville, Ont	Kingston	2 00
1935	4 do	Theophile Côté	do	Grandes-Piles, Qué	Grandes-Piles.	2 00
1936	4 do	Peter Brown	do	Québec	Québec	2 00
1937	4 do	Geo. Stevens	do	Napanee, Ont	Kingston	2 00
1938	6 do	Wm. Ed. Simpson	2e classe	Selkirk-ouest, Man	Winnipeg	5 00
1939	9 do	Jonathan Hymers	4e do	Parry-Sound, Ont	Parry-Sound	5 00
1940	15 do	Jno. Jas. Sinnott	3e do	Penetanguishene, Ont	Toronto	5 00
1941	15 do	Clement Mondville	Permis	Thurso, Qué	Montréal	2 00
1942	15 do	Wm. Running	do	Gananoque, Ont	Kingston	2 00
1943	13 août	Jno. Lackie	do	Brockville, Ont	do	2 00
1944	13 do	Jno. Wm. Johnston	do	Halifax, N.-E	Halifax	2 00
1945	13 do	Richard Land	do	Peterborough, Ont	Kingston	2 00
1946	13 do	Jno. Ed. Bell	do	Cæsarea, Qué	do	2 00
1947	13 do	Robert Scott	do	Peterborough, Ont	do	2 00
1948	18 do	Nelson H. Perkins	3e classe	Ottawa, Ont	Montréal	5 00
1949	18 do	Thos. Nicholas Fader	4e do	Yarmouth, N.-E	Halifax	5 00
1950	28 do	Jas. Tennant McKee	2e do	do	do	5 00
1951	26 do	Wm. Thos. Windsor	Permis	Callendar, Ont	Callendar	2 00
1952	26 do	Peter Power	1re classe	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
1953	28 do	Edward Green	4e do	Windsor, Ont	Toronto	5 00
1954	29 do	Jos. Demeule	Permis	Montréal, Qué	Montréal	2 00
1955	16 sept	Oscar Earle	do	Gananoque, Ont	Kingston	2 00
1956	16 do	Almond Stevens	do	Westport, Ont	do	2 00
1957	16 do	Sam. Prior James	do	Combermere, Ont	Montréal	2 00
1958	16 do	Daniel Kelly	4e classe	Victoria, C.-B	Victoria	5 00
1959	18 do	Marshall Almon Putney	Permis	North-Hatley, Qué	Montréal	2 00
1960	21 do	Wm. O'Mara	do	Smith's-Falls, Ont	Smith's-Falls	2 00
1961	21 do	Alfred Bisnett	4e classe	Prescott, Ont	Prescott	5 00
1962	24 do	James Wallace	3e do	Victoria, C.-B	Victoria	5 00
1963	24 do	Jno. T. Reid	4e do	Montréal, Qué	Montréal	5 00
1964	24 do	Henry Bennett	4e do	Victoria, C.-B	Victoria	5 00
1965	1er oct	Jos. Howard White	4e do	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
1966	7 do	Henry Fraser McKay	4e do	New-Glasgow, N.-E	do	5 00
1967	7 do	Frank Leslie Goudey	4e do	Yarmouth, N.-E	do	5 00
1968	7 sept	Walter Peverill	4e classe	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
1969	24 do	Nelson Stone	Permis	Gore-Bay, Ont	Baie-Gore	2 00
1970	24 do	Clarence Fuller Golden	3e classe	Yarmouth, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
1971	24 do	Jno. Julian Ewing	2e do R.U.	Halifax, N.-E	St-Jean, N.-B.	5 00
1972	10 nov	Jonathan Gillies	4e do	Saut-Ste-Marie, Ont	St-Ste-Marie	5 00
1973	10 do	Jno. Augustus McKian	4e do	Deseronto, Ont	Kingston, Ont	5 00
1974	11 do	Mathew Shea	3e do	Little-Current, Ont	Little-Current	5 00
1975	11 do	Jno. Osborne	4e do	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1976	11 do	Constant Lacoanet	Permis	Sorel, Qué	Sorel, Qué	2 00
1977	11 do	Jos. O'Charley Duguay	do	St-Félicien, Qué	Québec	2 00
1978	21 do	Robt. Lewis Brown	3e classe	Banff, Alberta, T.N.-O.	Banff, T.N.-O.	5 00
1979	24 do	John Sutherland	3e do	Rivière-McKenzie	Winnipeg	5 00
1980	16 déc	Jas. Hen. Hayter	3e do	St-Jean, N.-B	St.-Jean	*
1981	16 do	Fred. Augustus Weddleton	4e do	Yarmouth, N.-E	Halifax	5 00
1982	16 do	Henry Naas	Permis	Lunenburg, N.-E	do	2 00
1983	19 do	Joseph Lepage	4e classe	Village de Bienville	Québec	5 00
1984	19 do	Thos. Gagnon	Permis	Ste-Anne, Qué	Ste-Anne, Qué	2 00
1985	22 do	Thos. Robt. Cormick	4e classe	Charlottetown, I.P.-E	Halifax	5 00
1986	23 do	Robt. Hen. Veech	3e do	Ile au Jardin, Ont	Kingston	500
	1897.					
1987	4 janv	Jno. Toppings	2e do	Deseronto, Ont	do	5 00
1988	4 do	Robert Byers	4e do	Nanaïmo, C.-B	Victoria, C.-B	5 00
1989	4 do	Jos. Wm. Dobeson	4e do	do	do	5 00
1990	18 do	Alex. Hicks	4e do	Dunnville, Ont	Toronto, Ont	5 00
1991	18 do	Jas. Ross	4e do	Port-Elgin, Ont	do	5 00
1992	18 do	Hen. McElroy	4e do	Wiarton, Ont	do	5 00
1993	16 do	Jacob Walters	4e do	Owen-Sound, Ont	do	5 00
1994	18 do	Jos. Trottier	3e do	Montréal, Qué	Montréal	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bat. à vapeur, etc—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1897.					$ c.
1995	18 janv.	Jacob York Baker	2e classe	Sarnia, Ont	Toronto, Ont.	5 00
1996	18 do	Stephen Burgess	2e do	Owen-Sound, Ont	do	5 00
1997	18 do	Jno. McRae	2e do	Penetanguishene, Ont	do	5 00
1998	27 do	Adolphe Derouin	4e do	Hull, Qué	Ottawa	5 00
1999	27 do	Robt. Duke Prettie	4e do	Kingston, Ont	Kingston, Ont.	5 00
2000	27 do	Jno. Thos. Myler	4e do	Collingwood, Ont	Toronto, Ont.	5 00
2001	27 do	Burton Francis Dunn	4e do	Vancouver, C-B.	Dunnville, Ont	5 00
2002	3 fév	Donald Kingston	3e do	Chatham, N.-B	Saint-Jean	5 00
2003	3 do	Horace Lee Waring	3e do	Saint-Jean, N.B	do	5 00
2004	3 do	John Hen. Hewson	3e do	Hamilton, Ont	Toronto	5 00
2005	3 do	Robt. Toloer Postle	4e do	Owen-Sound, Ont	do	5 00
2006	23 do	Thos. Robert Whiteley	Permis	Sombra, Ont	Sombra	2 00
2007	23 do	Louis Petit	3e classe	Sorel, Qué	Montréal	ê 00
2008	23 do	Wm. Ernest Cates	3e do	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B	*
2009	23 do	Frank Cleland	2e do	Collingwood, Ont	Toronto	5 00
2010	23 do	Jas. Alex. Findlay	2e do	Toronto-Est, Ont	do	5 00
2011	23 do	Lawson Burton Cronk	2e do	Dresden, Ont	do	5 00
2012	23 do	David Brocher	4e do	Village de Lauzon, Qué.	Québec	5 00
2013	23 do	Joseph Amyot	4e do	Saint-Sauveur, Qué	do	5 00
2014	23 do	Hen. Cartledge	4e do	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
2015	25 do	Benj. Jos. Gibson	4e do	Kingston, Ont	Kingston	5 00
2016	23 do	Luke Whalen	4e do	do	do	5 00
2017	19 mars	Chas. A. Shephard	3e do	Georgeville, Qu...	Montréal	5 00
2018	24 do	Oliver Lafleur	4e do	Sorel, Qué	Sorel	5 00
2019	24 do	Daniel Allan Boyd	4e do	Owen-Sound, Ont	Toronto	5 00
2020	24 do	Geo. Stewart Bigger	4e do	Oxenden, Ont	do	5 00
2021	24 do	Geo. Young Malcolm	4e do	Toronto, Ont	do	5 00
2022	24 do	Wm. Shaw Marsh	4e do	Toronto-Ouest, Ont	do	5 00
2023	24 do	Ed. Caulfield	3e do	Vancouver, C-B.	Victoria	5 00
2024	24 do	Charles Sauvageau	3e do	Village de Lauzon, Qué.	Québec	5 00
2025	29 do	Ildebert Côté	3e do	Saint-Henri, Qué	Montréal.	5 00
2026	29 do	Geo. Booth	2e do	Kingston, Ont	Kingston	5 00
2027	29 do	Wm. Harwood	2e do	Toronto, Out.	Toronto	5 00
2028	29 do	Michael Daniel Tetro	2e do	Kingston, Ont	Kingston	5 00
2029	29 do	John Angus Sutherland	4e do	Halifax, N.-E	Halifax.	5 00
2030	2 avril	Chas. Edward Pearce	4e do	Dartmouth, N.-E	do	5 00
2031	2 do	Alex. Jenkins	4e do	do	do	5 00
2032	2 do	John Kennedy	3e do	Ile au Jardin, Ont	do	5 00
2033	7 do	Arthur Davis	Permis	Poole's-Resort, Ont.	Kingston	5 00
2034	8 do	Nelson Stone	do	Gore-Bay, Ont	do	2 00
2035	8 do	Duncan Alex. Robertson	do	Ottawa, Ont	Baie-Gore	2 00
2036	12 avril	Nap. Lamothe	4e classe	Saint-Nicolas, Qué	Montréal	2 00
2037	15 do	Wm. Towles	Permit	Tyendinaga, Ont	Québec	5 00
2038	15 do	John Dexter Adams	do	Parry-Sound, Ont	Kingston	2 00
2039	15 do	Octave Lahaye	3e classe	Village de Bienville, Qué.	Parry-Sound	2 00
2040	15 do	Etienne Thomas	4e do	Longueuil, Que	Québec	5 00
2041	26 do	David Bishop	3e do	Portage-du-Rat, Ont	Montréal	5 00
2042	26 do	Jos. Blanchet	Permie	Village de Lauzon, P. Q.	Port.-du-Rat.	5 00
2043	26 do	Jno. Chas. Burkitt	do	Little-Current, Ont	Québec	2 00
2044	26 do	Fredk. William Richardson	do	Deer-Island, N.-B	Toronto	2 00
2045	28 do	John Piele Nelson	1re classe, R.U	Hantsport, N.-E	Saint-Jean.	2 00
2046	29 do	Wm. Henry Fitzgerald	4e do	Georgetown, I.P.-E	Halifax	5 00
2047	26 do	Wm. Geo. Scott	3e do	Halifax, N.-E.	do	5 00
2048	3 mai	Archd. Marques Mains	4e do	Toronto, Ont	do	5 00
2049	3 do	Lewis Matthews	4e do	Windsor, Ont	Toronto	5 00
2050	4 do	Jas. Ross	Permis	Southampton, Ont	Windsor	5 00
2051	6 do	Geo. North	do	Halifax, N.-E.	Southampton.	2 00
2052	6 do	Hilbert Chas. Harris	do	Gore's-Landing, Ont	Halifax	2 00
2053	6 do	Donald Andrew Chisholm	3e classe	Portage-du-Rat, Ont	Kingston	2 00
2054	14 do	Martin Graber	Permis	Pembroke, Ont	Port.-du-Rat.	5 00
2055	14 do	Avery James Howes	do	Sudbury, Ont	Pembroke	2 00
					Lac - Wahuapetæ	2 00

* Second examen.

Liste des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1897.					$ c.
2056	14 mai....	Geo. Daniel...............	3e classe......	Halifax, N.-E..........	Halifax.... ..	5 00
2057	14 do ...	Michael McFaul	2e do	Deseronto, Ont	Kingston.....	5 00
2058	18 do ...	Wm. Thos. Windsor......	Permis	Callander, Ont........ ..	Callander.....	2 00
2059	25 do ...	Jas. Higgins..............	3e classe.....	Pembroke, Ont	Pembroke	5 00
2060	25 do ...	Chris. Walterson.........	4e do	Selkirk, Man.	Selkirk	5 00
2061	25 do ...	Jno. Seaman........	4e do	do	do	5 00
2062	25 do ...	Danl. Currie.......... ..	4e do	Toronto, Ont	Toronto.....	5 00
2063	2 juin...	Clement Mandeville......	Permis ....:	Thurso, Qué............	Montréal.....	2 00
2064	2 do ...	Angus McNeil............	2e classe......	Sydney-Nord, C.-B., N.-E	Halifax.......	*
2065	3 do ...	Pat. A. O'Reilly	3e do	Sainte-Catherine, Ont....	Toronto	5 00
2066	3 do ...	Jno. Lackie..............	Permis	Brockville, Ont.	Kingston. ...	2 00
2067	9 do ...	Edwd. Carson............	do	Pictou, N.-E............	Pictou........	2 00
2068	10 do ...	Francois Vigneaux.......	do	Vallée-des-Bois, Qué....	High-Falls ...	2 00
2069	10 do ...	John Paul	do	Newboro', Ont.... ...	Kingston.....	2 00
2070	10 do ...	Geo. Stevens.............	do	Napanee, Ont...........	do	2 00
2071	23 do ...	Alberta Wheeler..........	do	Belleville, Ont	do	2 00
2072	21 do ...	Jno. W. McMillan... ...	do	Niagara, Ont............	Ste-Catherine.	2 00
2073	25 do ...	Henry Good	do	Napanee, Ont...........	Kingston.....	2 00
2074	25 do ...	Andrew Lajeunesse.......	do	Peterboro', Ont.........	Peterboro'....	2 00
2075	29 do ...	Jno. Andrew Camber.....	do	Georgeville, Qué........	Georgeville...	2 00
2076	30 do ...	Richd. Brewer Proutt	do	Marmora, Ont..........	Marmora.....	2 00

* Second examen.

ANNEXE N° 14.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada durant l'année 1897, pour des services de bravoure et d'humanité rendus en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux, ou par les gouvernements anglais ou étrangers pour services semblables, rendus par des bateaux canadiens en sauvant de naufrages de vaisseaux anglais ou étrangers, durant la même période.

Noms et désignation des personnes.	Natures des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Mr. E. H. Pierce, gardien; Clarence E. Marr, aide-gardien, station de signaux de brume à East Cuckholds, Maine, E.-U., et John Gray et Ellsworth Gray, pêcheurs	Sauvetage, à grands risques, de l'équipage de la goélette *Aurora*, d'Harbourville, N.-E., échouée sur les Cuckholds, sur la côte du Maine, E.-U.	4 janv. 1896..	Une montre d'argent au gardien, valeur $30; une montre d'agent de $25 à chacun des trois hommes.
Capitaine John Prest, commandant; Wm. J. Chambers, 1er second; W. Greig, charpentier; W. Lindross, cuisinier; David Brown et Robert Armstrong, matelots du steam. anglais *Blakemoor* de South Shields.	Humanité et bonté dans le sauvetage de l'équipage naufragé de la goélette *Clifford*, de Shelburne, N.-E.	13 février 1896	Un binocle au commandant, valeur £5; une montre d'or au seconn, valeur $75; une montre d'argent au charpentier, valeur $25; une montre d'argent au cuisinier, valeur $20; et $10 à chacun des matelots.
Capitaine A. Henning, patron de chaloupe; A. Henning, S. Mahoney, J. Mahoney, W. McCormick, J. McCormick, P. Monaghan, P. Fitzgerald, équipage du poste de sauvetage à l'île Pelée, Ont.	Services en allant au secours de l'équipage de la goélette *Brenton* échouée. Services d'humanité dans le sauvetage de la barque *Zébina Goudey* de Yarmouth, N.-E., naufragée en mer.	17 mai 1896...	$3 à chacun, $24 en tout.
Captiaine O. Catiero, patron de la barque italienne *Teresina*, de Castellamare.		19 août 1866..	Un binocle au patron, valeur £5. Aussi payé les frais de subsistance de l'équipage, £12 13s. 0d.
Capitaine F. H. Bonjer, du steamer *Spaarndam* de Jersey,	Service dans le sauvetage de l'équipage naufragé de la barque *Perfection*, de Parrsboro, N.-E., abandonnée dans un incendie au large des bancs de Terreneuve.	31 août 1896.	Remerciements du gouvernement canadien.
Charles Rumsey, de la goélette *Charlotte* de Jersey.	Sauvetage d'un jeune garçon qui se noyait près du quai de Grande-Rivière, Gaspé, P.-Q	5 sept. 1896..	Une médaille spéciale, don de lady Grant, accordée par la "Royal Canadian Humane Association".
Captiaine F. N. Scott, patron; C. M. Horsburgh, 2e officer; John Provan, quartier-maître; Wm. Giles, Alex. McPherson, Wm. C. Brown et John Orr, matelots du stemear *Hestia* de Glasgow, Ecosse.	Conduite méritoire dans le sauvetage de l'équipage naufragé du brigantin *Margaret E. Dean*, de Parrsboro, N.-E	10 sept. 1896..	Un binocle au patron, valeur £5; montre d'argent au 2e officier, valeur $35; montre d'argent au quartier-maître, valeur $25; $10 chaque matelot.
Captiaine B. Perry et 11 hommes qui s'étaient offerts comme équipage de bateau seineur.	Sauvetage des équipages naufragés des goélettes *Azoff* et *Hattie E*, à Charlottetown, I. P.-E., échouées à Alberton, I. P.-E.	2 oct. 1896...	$5 au capitaine et $3 à chaque hommes.

RÉCOMPENSES pour sauvetage de vie—*Fin.*

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Captain J. L. Proctor, patron du steamer *Delaware* de Philadelphia, Pa., E.-U.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Southern Cross*, de Halifax, N.-E., en mer.	16 oct. 1896..	Remerciements du ministère de la marine et des pêcheries.
Captain Henriques, commandant du côtre de la douane des Etats-Unis *Woodbury*, de Rockland, Maine, E.-U.	Services rendus à la goélette *Elma D.* de Yarmouth, N.-E., qui avait donné sur un banc à un demi-mille de Port-Clyde, Maine, N.-E.	26 oct. 1896..	Lettre du ministère de la marine au capitaine appréciant hautement ses services.
Richard Clark, patron de chaloupe de sauvetage, Port-Rowan, Ont.	Services dans le sauvetage de six personnes de la goélette *Arctic*, de Ste-Catherine, au large du phare West-End, Long-Point, Ont.	9 juillet 1896.	Lettre du ministère de la marine annonçant qu'il avait appris avec satisfaction les services rendus.
	Sauv. d'un partl de chasseurs.	5 nov. 1896	
Baker's-Cove, Yarmouth, N.-E., poste de sauvetage.	Services rendus à la goélette *Osceola*, de Windsor, N.-E., qui a fait côte à un demi-mille du poste.	15 nov. 1896..	Une récompense personnelle de $25 par le patron de l'*Osceola* à l'équipage de la chaloupe de sauvetage.
Capitaine C. R. Dobbins, gardien, R. E. Dobbins, aide-gardien du phare à Moose Beak Beach, West Jonesport, Maine, E.-U.	Services d'humanité et de bravoure dans le sauvetage de l'équipage de la goélette *Ashton* de Weymouth, N.-E., naufragée à Steel Harbour Ledge, Etat du Maine, E.-U	1er déc. 1896..	Une montre d'or au gardien, valeur $100; une montre d'argent à l'aide-gardien, valeur $30.
Capitaine Reuben Ritcey, patron; Wm. Cook, second et 8 pêcheurs de la goélette *Majestic*, de Lunenburg, N.-E.	Secours porté à l'équipage de la barque Rostock *Der Wanderer*, en détresse.	1896....	Un binocle au patron, $20 au second, et $10 à chacun des pêcheurs, par l'empereur d'Allemagne.
Daniel Sit-ke-lah-chey, un indien du village Wyah-Nitnat C.-B.	Bravoure et humanité dans le sauvetage de l'équipage du steamer américain *Puritan* naufragé sur la côte ouest de l'île Vancouver, C.-B.	1896........	$25 présentés par le ministère des affaires indiennes.
Capitaine Z. Surette, patron de la goélette américaine *George J. Burtwell*, de Gloucester, Mass.	Services dans le sauvetage de l'équipage du steamer *Warwick*, naufragé sur le rocher Murr.	31 déc. 1896.	Un binocle par le gouvernement anglais.
D. Rooney, patron de chaloupe, et l'équipage du poste du sauvetage à Cobourg, Ont.	Nobles efforts dans une vaine tentative de sauver un jeune couple qui s'est noyé au large de Port-Hope, Ont.	23 juill. 1896	Une lettre de remerciements de MM. W. G. Glidden et Robt. B. Stott, pères du jeune couple.
	Partis au secours du steamer *Corsican*, désemparé au large du port de Cobourg.	7 juin 1897.	Lettre d'appréciation du ministère, et lettre de remerciements du capitaine du *Corsican*.

ANNEXE N° 15

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc., au Canada, jusqu'à date.

EN AMONT DE MONTRÉAL.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Acton, Jas. A	Ile Brûlée	12 avril 1890	250 00
Armstrong, John	Rivière Kaministiquia	28 " 1894	200 00
Alexander, Andrew	Ile de l'Agneau	1er mai 1897	400 00
Baker, Henry F	Ile Clapperton	2 décembre 1895	350 00
Boyd, Robert P	Batture Cole	9 avril 1824	250 00
Boyd, Wm. S	Ile Griffith	14 mai 1889	350 00
Burlingham, James	Pointe à Pitre, feu et signal de brume	1er mai 1876	650 00
Butler, Silas L	Port Dover	15 juillet 1897	260 00
Bruyere, Mme Frank, remplaçant	Ile Victoria, Galetta	31 mars 1891	100 00
Baxter, Wm. I	Rocher au Genièvre	23 novembre 1895	300 00
Barr, Robert	Rivière Nipising-sud, feu balise	22 mai 1889	80 00
Barron, Edward	Rivière des Français	13 septembre 1875	500 00
Beaulieu, Octave	Pointe à Cadieux	26 juillet 1892	150 00
Boucher, François	Ile Aylmer	17 novembre 1882	175 00
Bamford, Robert	Chennal Wilson, Algoma	21 juin 1888	250 00
Bertrand, Félix	Lac Coulonge, tête d'aval	16 mars 1885	100 00
Boyd, Wm. M	Kagawong	13 avril 1893	72 00
Campbell, Thos.	Burlington Beach	1er 1875	350 00
Collins, Allen	Ile du Chrétien	25 mars 1891	*425 00
Cross, Manly R	Gananoque Narrows et batture Jack Straw	25 août 1896	480 00
Campbell, Robert	Goderich	9 juin 1886	400 00
Currie, Geo	Ile des Anses	1er avril 1878	†650 00
Craig, Wm	Cap du Tonnerre	17 mai, 1892	600 00
Cook, Seldon B.	Longue Pointe, feu et signal de brume	9 juin 1897	700 00
Cullis, William	Ile Manitouline	1er octobre 1877	740 00
Campbell, John	Pointe McTavish	18 novembre 1896	100 00
Clark, Arthur Geo	Ile Nottawasaga	5 juillet 1890	500 00
Crevier, Dolphis	Pointe Claire	11 mai 1888	200 00
Cartier, H. J	Rivière Thames	19 octobre 1884	425 00
Chase, Jonathan	Ile du Milieu	21 septembre 1893	240 00
Chisholm, John W	Pointe Michel	4 juin 1883	250 00
Cooper, John	Prince-Arthur's Landing	14 octobre 1882	250 00
Cosgrove, George	Ile Victoria, lac Supérieur	14 novembre 1889	350 00
Columbus, Christopher	Penetanguishene et l'île au Whiskey	18 mars 1893	300 00
Conover, Forrest H. C	Leamington	24 avril 1883	150 00
Covert, John	Belleville	1er juin 1881	200 00
Cox, John	Morrison's ou île Hawley	22 juin 1887	100 00
Chabot, Joseph	Papineauville, feux d'alignement	17 juin 1897	100 00
Davieux, Joseph	Pointe Corbay, Batchewana	27 mai 1890	350 00
Durnan, George	Pointe Gibraltar	31 mai 1854	625 00
Daoust Daniel	Lac St-Louis, phare flottant n° 2	20 octobre 1897	300 00
Dickinon, Wm. E	Longue Pointe, extrémate est	30 septembre 1879	*400 00
Daviau, Hyacinthe	Ile Michipicoten	1er juillet 1881	400 00
Daoust, Dosithée	Pointe-McKie	22 septembre 1893	175 00
Davis, John H	Ile au Pigeon	6 mai 1896	350 00
Dick, Andrew	Pointe Porphyre	10 août 1880	400 00
Dutcher, Samuel	Meaford	7 mai 1877	150 00
Davis, Henry	Tobermory	23 novembre 1895	130 00
Darling, Thomas	Nipissingue, baie sud-est, feu balise	1er 1890	60 00
Dixon, Joseph G	Lac Rosseau	21 juillet 1890	100 00

* Allocation, $10. † Allocation, $100.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Dempsey, J. Frank	Ile Potter, poteau phare	14 juin 1892	*10 00
Daby, A. W.	Ile de la Pie, Port-Arthur	12 septembre 1895	75 00
Ead, Mme C.	Port-Stanley	août 1890	300 00
Ely, Henry R. A.	Wiarton, poteau phare	14 septembre 1891	75 00
Felan, Maurice	Oakville, jetée	28 avril 1894	150 00
Fortier, David H. A	Port-Colborne, feux d'alig. et sig. de brume.	11 avril 1865	550 00
Farley, William	Scotch Bonnet	19 février 1896	350 00
Fellowes, W. R.	Havre de Rondeau	18 décembre 1888	300 00
Filiatreault, Thomas	Coteau-Landing	27 mai 1890	140 00
Grignon, Xavier	Beauharnois	16 mars 1885	†200 00
Gloude, Benjamin	Pointe-Claire	7 septembre 1872	300 00
Grubb, W. A.	Récif de la Pte-Pelée, feux et sig. de brume	21 octobre 1893	700 00
Gillespie, Wm	Ile Wolfe	16 mars 1885	250 00
Gauthier, Charles	St-Placide	1er mai 1874	100 00
Gordon, Robert	Jetée de Cobourg	16 mai 1883	180 00
Gates, William	Neebish, rivière Ste-Marie	— août 1892	14 00
Hackett, Andrew	Bois-Blanc	13 janvier 1864	435 00
Hudgins, Jas. M	Faux Canards	28 avril 1894	350 00
Hamilton, John	Ile Hamilton	3 septembre 1873	130 00
Hill, Thomas H.	Lancaster, jetée	1er juillet 1877	325 00
Haitze, Jean	Ile Seule	11 mai 1885	450 00
Hunter, David	Port-Dalhousie	29 octobre 1879	350 00
Hewitt, W. J.	Owen-Sound	6 novembre 1894	126 00
Hawkins, David B.	Havre de la Péninsule	31 août 1891	400 00
Huff, Thomas H	Parry-Sound, feux d'alignement	25 juillet 1894	500 00
Harvey, James	Thessalon	23 novembre 1897	150 00
Hughes, Wm	Rivière Rouge, phare flottant	— 1895	250 00
Irving, Mathew	Manitowaning	30 mai 1887	150 00
Johnson, Issac S.	Ile aux Cerises	5 novembre 1883	300 00
Jackson, Wm.	Batture du Spect. et roch. du Cheval-Rouge.	1er août 1880	400 00
Jeffrey, Carson	Batture de l'île du Nègre	28 avril 1894	200 00
Kay, William	Kincardine	5 mars 1875	375 00
Kinney, James	Baie Gore	27 juillet 1895	350 00
Kennedy, James	Ile aux Allumettes	23 mai 1887	100 00
Lambert, Wm. McGregor.	Ile Chantry	1er octobre 1880	500 00
Labelle, Louis	Ile de la Rivière Creuse	5 mai 1897	100 00
Laberge, Alfred.	Batture Verte	26 janvier 1866	‡240 00
Lamorandière, Pierre Régis de	Killarney	24 septembre 1880	400 00
Léger, Thomas	Lachine, jetée	14 juillet 1897	200 00
Lamondin, Joseph	Byng Inlet	19 avril 1884	375 00
Lee, John	Southampton	7 octobre 1882	150 00
Lockerbie, Andrew	Havre de Collingwood	4 mai 1883	300 00
Low, Robert	Thornbury	12 avril 1887	80 00
Little, Rolland B.	Ile du Tombeau du Géant	6 février 1893	250 00
Lowry, Robert M.	Port Elgin	14 mars 1896	60 00
Lumsden, A.	Lac Sourcier, Témiscamingue	6 octobre 1890	200 00
Meloche, Simon	Lac St-Louis, phare flottant n° 1	1er mai 1880	250 00
Munroe, John Jacob	Barre Lancaster	8 juin 1892	250 00
Moreland, F.	Pointe de Neuf-Milles	1er avril 1895	200 00
Masson, Lucas	Pointe aux Anglais	4 septembre 1897	200 00
Mongeon, Chas. A.	Way Shoal	23 mai 1887	100 00
Marcheldon, Thomas	Ile Hope	28 avril 1894	450 00
Matheson, Normand	Cap Robert, Algoma	7 octobre 1896	350 00

* Par mois pendant la saison de navigation. † Allocation, $60.00. ‡ Allocation, $10.00.

ÉTAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Manson, John	Récif Colchester	9 juin 1886	600 00
Morriseau, Michel	Rivière La Pluie, Algoma	9 juin 1886	250 00
Martin, Wm. J	Rivière des Espagnols	5 juillet 1890	250 00
Malott, Albert E	Kingsville, feux d'alignement	12 avril 1890	150 00
Miron, Louis	Gargantua	26 octobre 1889	450 00
Maguire, Jas. W	Corunna, feux d'alignement	12 avril 1890	120 00
Milligan, Alexander	Valeyfield, feux d'alignement	25 avril 1892	150 00
Montgomery, Wm	Port de Toronto, chenal de l'est	16 octobre 1895	150 00
McKillop, John	Ile Campbell	2 avril 1892	150 00
McIntosh, John	Ile Arnprior	2 avril 1892	150 00
McLachlan, Mme K.	Glengarry, or Stone House Point	9 avril 1890	250 00
McKenzie, John	Owen-Sound	14 juillet 1873	100 00
McConachie, John	Rocher Rouge, Parry Sound	30 juin 1897	450 00
McDonald, Murdock	Pointe-Clark	8 janvier 1897	350 00
McDonald, Amos	Pointe au Saumon	12 juillet 1897	300 00
McKillop, Donald	Batture de St-Anicet	8 juin 1892	230 00
McLaren, Allan, J	Pointe Brown ou Knapp	11 février 1896	180 00
McKay, Chas. S	Ile de la Bataille	27 août 1877	500 00
McIntosh, Daniel	Marysburg-sud	1er octobre 1881	200 00
McKenzie, Wm	Ile aux Fraises	17 mai 1893	300 00
McQuestion, Mme Maria	Pointe-McQuestion	9 juin 1886	100 00
McLeod, Murdock	Rivière Saugeen	4 août 1883	80 00
McDonald, Lauchlin D	Ile Mississagua	16 mai 1896	450 00
McCool, James	Fort-William, feu balise, riv. Ottawa	23 mai 1887	90 00
McDevitt, Chas	Pointe au Baril	1er mars 1897	300 00
McKay, John	Ile Lyal	27 octobre 1884	450 00
O'Donell, Eugene	Pointe aux Pins	8 août 1893	250 00
Orr, Wm. B	Ile au Serpent	2 juillet 1888	350 00
Orser, Wm	Baie Weller	16 février 1889	150 00
Ouillette, Godfrey	Pointe Buckams	1er mai 1884	180 00
O'Rourke, Michael	Iles des Frères centre	18 juin 1894	200 00
Prinyer, John	Pointe Plaisante	4 janvier 1867	300 00
Plumb, Ward S	Pointe du Moulin-à-Vent	18 novembre 1882	180 00
Purvis, William	Ile du Gros-Canard, feux et signal de brume	21 mars 1877	700 00
Pim, Chas. Jas	Ile du Caribou, lac Supérieur	23 mai 1887	*500 00
Pettypiece, Stephen	Traverse du Four-à-Chaux	11 mai 1888	350 00
Peters, William	Ile Etroite	4 novembre 1890	200 00
Parke, Samuel J	Cabot's Head, feux et signal de brume	25 janvier 1897	650 00
Prosser, John	Muskoka ou île au Renarn	4 septembre 1896	250 00
Plunkett, H. E	Ile marécageuse, lac Winnipeg	12 octobre 1884	350 00
Quick, James E	Ile Pelée	11 juillet 1888	300 00
Root, Albert	Ile du Grenadier	15 décembre 1863	250 00
Roddick, Robert	Ile au Goéland	mars 1872	500 00
Rowe, Geo. Albert	Ile du Telegraphe	25 octobre 1895	200 00
Repentigny, Toussaint de	Ste-Anne-de-Bellevue	28 février 1881	†125 00
Robillard, Honore	Ile Perrot	25 janvier 1897	100 00
Redmond, William H	Gravenhurst Narrows	18 juin 1894	100 00
Rains, Evan	Shoal Point, Algoma, Sailors' Encampment	24 novembre 1884	250 00
Rains, A. M	Rivière Ste-Marie	août 1892	‡17 00
Rains, W. W	Rivière Ste-Marie, feux d'alig. Westfield	août 1892	‡7 00
Shannon, William	Gross e Pointe	27 septembre 1866	**425 00
Shannon, George	Assistant	27 septembre 1866	175 00
Seguin, Grégoire	L'Orignal	8 mai 1894	100 00
Smithers, R. O	Ile Mohawk	31 mars 1896	400 00
Sutherland, Jno	Port Burwell	18 juin 1894	225 00
Scholfield, Fergus	Port Maitland	10 avril 1871	350 00
Simpson, Hedley V	Presqu'Isle, feux d'alignement	11 mai 1888	540 00
Sherwood, Wm. H	Presqu'Isle, main light	29 avril 1874	375 00
Shepperd, Mme Wm., gardienne intérimaire	Sulphur Island	août 1890	†300 00

*Allocation, $300. †Allocation, $25. ‡Par mois pendant que le phare est en opération. Par mois pendant que le phare est en opération. **Allocation $10.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

ETAT donnant les noms et postes, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL —*Fin.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Stoner, Abraham	Baie du Feaccçais	11 juillet 1888	125 00
Sullivan, Silas	Quai Barkin	22 décembre 1896	130 00
Sauvé, Honoré	Pointe à Caron	16 février 1889	60 00
Spence, Bernard	Rapides Paquet	2 avril 1892	100 00
Stoneburner, John A	Canal Cornwall, entrée d'amont	12 avril 1890	100 00
Smith, Richard	Ile de l'Ouest	5 mars 1896	700 00
Smith, Donald	Ile du Pot aux Fleurs	8 novembre 1897	300 00
Veech, Stannes	Pointe de Neuf-Milles ; gardien de phare et mécanicien du signal de brume	7 mars 1894	450 00
Wallace, John G	Ile Lindoe	1er juillet 1881	250 00
Winthrope, Robert W	Tête des Rapides Deschênes	13 avril 1891	100 00
Weightman, Wm	Rocher des Sœurs, nord, Algoma	6 novembre 1885	350 00
Wootton, Edward	Niagara	11 juillet 1887	50 00
White, Chas. L	Havre Snug, Parry Sound	25 juillet 1894	350 00

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
Arcand, Elzéar	Cap de la Madeleine	17 mai 1892	80 00
Alarie, Pierre	Pointe du Lac	21 mars 1896	100 00
Ayer, R	Georgeville, lac Memphrémagog	D'année en année	*1 50
Arcand, Flavien	Sept-îles	20 avril 1876	500 00
Ascah, J. M	Pointe Renommée	4 mai 1896	400 00
Asselin, A	Ste-Famille	19 octobre 1885	70 00
Biron, Edmond	Lac St-Pierre, phare flottant n° 3	29 août 1890	400 00
Beaudet, Fulgence	Lotbinière (1)	1er juin 1895	80 00
Beaudet, George	Lotbinière (2)	4 janvier 1883	80 00
Beaudet, Charles	Platon	21 août 189	120 00
Brassard, Philippe	Port-Saint-François	20 avril 1897	130 00
Bourque, Pierre	Rocher aux Oiseaux	27 novembre 1896	1,300 00
Bouilliane, Pierre	Ilet aux Alouettas	1er septembre 1872	200 00
Bertrand, Auguste	Pointe aux Maquereaux	21 décembre 1877	300 00
Banville, Joseph	Matane	1er février 1897	‡250 00
Bourget, F	Rade de Percé	18 mars 1893	200 00
Babin, Louis D	Pilliers	23 février 1874	450 00
Babin, Louis D	Rocher Algernon	23 février 1874	150 00
Breton, Narcisse	Pointe Riche	16 mai 1896	500 00
Bourget, Charles	Cap-Désespoir	1er novembre 1897	§400 00
Bisson, Wm	Grande-Rivière	22 octobre 1896	**150 00
Bergeron, George	Rivière Valise	16 juin 1885	70 00
Bouchard, Louis	Cap au Saumon, phare et signal de brume	16 mai 1896	600 00
Beaulieu, Jos. Hudon dit	Pointe aux Orignaux	7 avril 1875	250 00
Carignan, P. L	Champlain, feu principal	1er octobre 1893	80 00
Cormier, William	Ile Amherst	26 avril 1885	††300 00
Coltin, Michel	Belleile	1er avril 1882	‡‡900 00
Côté, Louis T	Cap-Chatte	10 septembre 1874	§§300 00
Campbell, John W	Cap-Norman, phare et signal de brume	12 avril 1890	720 00
Costin, Eugene	Cap-Rosier	4 novembre 1890	800 00
Cassidy, James	Ile do l'Entrée	22 septembre 1873	***300 00
Côté, Paul	Ile aux Œufs	3 novembre 1871	500 00
Chabot, Edouard	Pointe St-Laurent	1er août 1880	300 00
Chiasson, Edouard	Etang du Nord	22 octobre 1896	350 00
Dubreuil, Hector	Pointe-aux-Trembles	18 février 1897	130 00
Desmarais, Philias	Rivière-St-François	2 juillet 1887	†††20 00
Desjardins, Jean B	Kamouraska	23 août 1887	400 00
Desjardins, David	Pélerins	1er avril 1881	340 00
Duperie, Alfred J	Pointe aux Joncs	Mai 1873	40 00

*Par semaine. †Par mois. ‡Allocation, $50. §Allocation, $20. **Allocation, $30.
†† Allocation, $50. ‡‡ Allocation, $100. §§ Allocation, $200. *** Allocation, $20. ††† Par mois.

ETAT donnant les noms et postes, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaire.
			$ c.
Eden, François	Quai de Gaspé	2 mai 1888	42 00
Fugère, Léandre	Batiscan (1)	19 avril 1868	80 00
Fugère, Napoléon	Batiscan (2)	10 janvier 1887	80 00
Fiset, Jean H	Lac Saint-Pierre et phare flottant nº 2	22 avril 1875	500 00
Francœur, Siméon C	Saint-Pierre les Bequets	24 septembre 1862	70 00
Fontaine, Edouard	Cap Bauld, phare et signal de brume	1er novembre 1892	800 00
Faffard, Victor	Pointe des Monts	1er août 1889	*400 00
Fraser, Pierre T	Ile Rouge	12 avril 1899	450 00
Fagot, George	Ile Greenly, phare et signal de brume	30 juin 1860	800 00
Gervais, Ovilas	Contrecœur (1)	1er mars 1877	100 00
Giguère, Denis	Lavaltrie	24 avril 1879	300 00
Gagné, Joseph Z	Anticosti-Est ou Heath Point	5 juillet 1880	†600 00
Galibois, Jean B	Bellechasse	23 juin 1880	320 00
Gourdeau, Isaac	Traverse d'en bas, phare flottant	8 mai 1866	2,300 00
Gauthier, Jean	Rivière Martin	22 février 1876	300 00
Godreault, Jos. M	Rivière au Caribou	———1874	40 00
Gauthier, Francis	Pointe aux Joncs	Avril 1872	40 00
Goudreault, Abraham	Eboulements, poteau phare	10 mai 1888	40 00
Grenier, Solomon	Newport	3 juin 1897	100 00
Houde, Athanase	Cap Charles	4 novembre 1890	150 00
Hébert, Moïse M	Cap de la Madeleine	11 mai 1888	80 00
Heppel, Elzéar	Bicquet, phare et signal de brume	17 avril 1891	700 00
Harvey, André	Quai de Chicoutimi	30 mai 1889	40 00
Huot, Joseph	L'Ange-Gardien	1er avril	70 00
Irvine, John J. A.	Ile Rouge, phare flottant	11 avril 1897	‡500 00
Laflèche, Désiré	Lac St-Pierre, phare flottant nº 1	12 avril 1887	400 00
Lachapelle, Jean B	Repentigny (2)	1er février 1861	75 00
Langlois, Antoine	Rivière du Chêne	11 juillet 1888	100 00
Laliberté, Arthur	Ste-Emelie, feu d'avant	24 septembre 1880	70 00
Laliberté, Florent	Ste-Emelie, feu d'arrière	31 mars 1887	80 00
Lavoie, M	St-Fulgence	———— 1893	70 00
Landry, Elmira	Pointe Carleton	1er avril 1872	300 00
Le Huguet, François	Cap Gaspé	22 octobre 1896	650 00
Lindsay, Irénée	Ile Verte	25 septembre 1888	600 00
Loisel, John	Pointe Paspébiac	27 août 1894	150 00
Lafleur, Léon	St-Antoine	15 mars 1867	175 00
Label, Esdras	Traverse d'en haut, phare flottant	13 avril 1893	1,400 00
Leblanc, Régis	Ile Blanche, phare flottant	11 janvier 1878	§500 00
Lachance, Louis	Port de St-Jean	26 septembre 1896	300 00
Lavoie, F	Anse St-Jean, quai	——— 1889	40 00
Montplaisir, Antoine E	Cap de la Madeleine	6 août 1877	175 00
Martineau, Valérie	Champlain, poteau phare	2 août 1889	60 00
Mercier, O	Ile à la Bague	31 août 1883	150 00
Malo, Joseph	Ile Ste-Thérèse (1)	1er 1897	130 00
Ménard, Denis	Nord de Pointe mi-chemin	12 septembre 1899	170 00
Marchand, Ferdinand	Pointe aux Citrouilles	27 avril 1896	200 00
Martin, Paul	St. Valentin	28 avril 1873	150 00
Molson, Mme Alexander	Ile Molson, lac Memphremagog	D'année en année	**2 50
Malouin, Alfred	Anticosti, Pointe-Ouest	1er juillet 1877	††450 00
Martin, Jules-G	Petit-Métis	23 décembre 1879	300 00
Marceau, Louis	Saint-François	1er 1884	75 00
Maltais, Eli	Malbaie	10 mai 1882	50 00
Myrick, John	Cap-Race, Terreneuve, phare et sifflet de brume	1er novembre 1897	1,000 00
McWilliams, John J	Pointe au Père	1er juin 1876	200 00
McLaren, Donald	Rivière du Moulin	19 septembre 1889	35 00

* $200 pour service du canon, etc. † Allocation, $50.
‡ Allocation, $1,900.00. § Allocation, $2,300.00. * Par semaine ‡‡ Allocation, $250.00.

Marine et Pêcheries—Division de la Marine.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite*

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC—*Fin.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Nadeau, Alphonse	Anticosti, Pointe-sud	18 juin 1894	800 00
Paul, Edouard	Ile de Grâce	7 septembre 1871	*30 00
Pagé, Célestin	L'Islet Richelieu	9 janvier 1895	150 00
Peters, D. E	Witch Rock, lac Memphrémagog	Année en année	†2 50
Peters, J. H	Pointe Verte do	do	†1 50
Patterson, J. C.	Wadleigh do	do	†1 50
Pope, Herbert	Anticosti, Pointe-sud-ouest	22 octobre 1892	‡400 00
Painchaud, Joseph	Ile aux Grues	1er do 1864	320 00
Paquet, Pierre	Sainte-Famille	19 do 1885	70 00
Poitras, Alexandre	Bersimis, feux d'alignement	21 septembre 1891	100 00
Pedneau, Pierre	Ile aux Coudres, poteau phare	6 avril 1896	40 00
Reeves, Samuel	Ile Sainte-Thérèse (2)	12 octobre 1870	270 00
Rivet, Léon L	Répentigny (1)	28 avril 1894	75 00
Robinson, George L	Ile des Cendres et du Sang	18 juin 1894	200 00
Richard, Alphonse	Pots à l'Eau-de-Vie	7 octobre 1878	400 00
Rennie, E. A	Cap-Ray, phare et signal de brume	19 do 1884	800 00
Robin, Jean B	Saint-Thomas, quai	30 avril 1883	80 00
Roberge, C. Honoré	Ile Saint-Pierre	19 octobre 1885	70 00
Rodrique, F. F	Portneuf (1)	22 janvier 1858	250 00
St. Onge, Thomas	Contrecoeur	14 juin 1886	75 00
Salvail, Omer	Ile à la Pierre	6 mai 1897	220 00
St. Pierre, Frédéric	Ile aux Prunes	15 juin 1895	120 00
Simard, Edouard	Montée du Lac, et Cap Rouge, balise	28 octobre 1876	400 00
Sasseville, F. J	Cap Madeleine, phare et signal de brume	9 juin 1886	700 00
Simard, Arthur	Rivière au Caribou	1870	40 00
Savard, Xavier	Rivière au Caribou	1er mai 1873	40 00
St. Croix, George	Rocher du Plateau	22 septembre 1896	400 00
Trottier, veuve J	Grondines (1)	1er août 1872	100 00
Trottier, Ephrem	Grondines (2)	17 mai 1892	100 00
Thurber, Wm	Sainte-Croix	5 octobre 1878	175 00
Tremblay, W. T	Cap aux Oies	4 avril 1888	250 00
Tremblay, Dorilas	Portneuf (2)	18 février 1875	350 00
Tremblay, George	Rivière du Moulin	9 septembre 1889	35 00
Trudel, Ambroise	L'Ange-Gardien	19 octobre 1885	70 00
Tremblay, Pitre	Saint-Alphonse, quai	19 juin 1895	40 00
Tremblay, Henri	Cap de l'Aigle, poteau phare	6 février 1896	40 00
Verville, Théodore	Iles aux Raisins	7 juillet 1883	240 00
Vigneau, Placide	Ile-Perroquet	19 septembre 1892	600 00
Vézina, Olivier	Saint-Pierre	28 octobre 1897	70 00
Whitman, Robert H	Lacolle	14 mai 1883	150 00
Wheeler, W	Mines de plamb, lac Memphrémagog	Année en année	†1 50
Wyatt, Thomas M	Forteau, phare et signal de brume	18 octobre 1889	‡800 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
Arseneau, James	Dalhousie	18 juin 1894	100 00
Archer, Wm	Tracadie-Nord	7 november 1872	275 00
Allain, Joseph	Ile au Foin, feu balise	21 mai 1895	150 00
Barbour, Jas. G	Cap Enragé, phare et signal de brume	11 mai 1888	800 00
Bent, A. W	Cap Journmain ou Cap-Tormentine	15 septembre 1875	300 00
Blacklock, Fred G	Cap Spencer	5 mars 1888	400 00
Brown, Charles	Quaco	25 novembre 1884	400 00
Bradshaw, L. B.	Quaco, signal de brume	3 septembre 1887	400 00

*Par mois. †Par semaine. ‡$250 pour aide.
‡Allocation, 75.00.

ÉTAT donnant les noms des postes et gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Bridges, Abraham	Bridge's Point	9 octobre 1891	80 00
Brune, John David	Lac aux Oies	11 mai 1888	250 00
Boyd, B. G.	Pointe-aux-Epinette	Septembre 1892	120 00
Boudreau, Jos. B	Petit-Rocher	26 février 1896	150 00
Beleyea, S. B	Pointe Beleyea	19 mai 1882	90 00
Blakley, Lawrence	Pointe Harper	9 septembre 1887	75 00
Bellmore, Fredk	Havre Dipper	12 mars 1895	100 00
Belliveau, Philippe T	Pointe de la Folie	29 novembre 1897	175 00
Barton William	Pointe Cox	1 décembre 1897	80 00
Cochran, Fredk. M.	Quai Saint-Martin, Quaco	25 mars 1892	100 00
Clarke, Geo. H.	Havre Saint-Jean	2 octobre 1893	350 00
Conley, John C.	Havre au Castor	2 avril 1892	250 00
Cummings, Geo.	Campbellton, feu balise	1 janvier 1880	100 00
Chapman, James	Ile de la Baie-du-Vin	24 juillet 1882	200 00
Delaney, John	Plage Grant	7 octobre 1880	125 00
Drake, Jeremiah	Saint-Jean, station de signaux	24 mars 1881	650 00
Dumaresq, Francis X	Shippegan	7 novembre 1872	280 00
Dalzell, Geo. Y	Queue d'Hirondelle	18 mars 1893	400 00
Dutch, John	Ile Héron	7 mai 1875	200 00
Davison, Warren P.	Pointe aux Pois	14 janvier 1897	250 00
Daggett, Mark	Grand-Havre	15 novembre 1880	*400 00
Dinsmore, Samuel G	Ile du Gros Canard, sifflet de brume	5 juillet 1886	550 00
DeGrace, John	Pointe au Sauvage	14 juin 1889	150 00
Egan, Edward	Pointe Bellonie	17 mai 1892	100 00
Flewelling, M	Quai Flewelling	12 avril 1890	80 00
Gallant, Wm. A	Pointe Lepreau, signal de brume	1 avril 1871	450 00
Gillard, John	Pointe du Chêne, feux d'alignement	13 juin 1888	90 00
Gillespie, David	Jetée Hillsborough	31 décembre 1892	75 00
Hendry, E. M	Ferme Hendry	18 mai 1897	80 00
Hayden, Michael	Pokemouche	17 octobre 1888	200 00
Henderson, Arthur	Midjic Bluff	5 octobre 1894	200 00
Hamm, Chas. P.	Musquash	14 janvier 1879	300 00
Helms, Geo	Petit Passage, sifflet de brume	5 mai 1882	†400 00
Hachey, Octave	Ile Pokesudie	12 juillet 1881	180 00
Hagen, E.	Pointe Ward	12 avril 1890	80 00
Kent, Oliver A.	Rocher Gannet	20 janvier 1880	‡600 00
Lantaigne, Gervais	Ile Caraquette	16 juin 1888	200 00
Leblanc, Charles P	Pointe Cassie	4 mai 1872	250 00
Looney, Thos. E	Greenhead, rivière Saint-Jean	14 octobre 1896	80 00
Lebaron, Lacy	Pointe du Chêne	23 février 1897	80 00
Mott, C. H	Pointe Fanjoy	24 octobre 1892	80 00
Mills, George	èle au Renard, en bas	23 juin 1897	200 00
Morrison, Peter	Pointe du Chêne	24 juillet 1882	100 00
Morrison, Peter, jeune	Ile du Portage	1 juillet 1892	200 00
Morrison, Duncan	Ile Sheldrake	25 février 1880	300 00
Munrow, Ezra	Loups, en bas	19 septembre 1882	500 00
Maloney, Harry G	Baie Passamaquoddy	8 août 1893	350 00
Maillet, D. O	Pointe du Sauvage, Bouctouche	7 juillet 1883	150 00
Merry, William	Newcastle	30 juin 1884	100 00
Moore, Rev. S. C.	Anderson's-Hollow	14 mai 1889	100 00
McGee, Joseph E.	Ile Bliss	2 novembre 1897	300 00
McLennan, Kenneth	Escuminac, phare sifflet de brume	7 mars 1892	750 00
McEwen, David	Ile du Milieu	22 juillet 1875	300 00
McIntosh, Chas	Néguac, feux d'alignement	19 décembre 1892	100 00

*Allocation, $20.00. †Allocation, $180. ‡Allocation, $100.

ÉTAT donnant les noms des postes et gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU BRUNSWICK—*Fin.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
McMonagle, Miles	Battures Oromocto	26 mai 1891	80 00
McDonald, Whitfield	Ile Musquash	1er juin 1888	80 00
McMann, Robert	Pointe McMann	7 septembre 1876	80 00
McLaughlin, Walter B	South-West Head	29 octobre 1879	500 00
McNeill, Henry H	Dalhousie, feu balise et feu de l'île Douglas	1er janvier 1880	150 00
McConnell, Robert	Goulet Miscou	9 septembre 1887	100 00
Nevers, George	Jemseg	24 novembre 1884	80 00
Nobles, Israel	Pointe-Belleile	23 novembre 1885	80 00
Purvis, David	No-Man's-Friend	2 juin 1897	80 00
Preston, S	Preston's Beach	11 juillet 1889	125 00
Pendlebury, Wm. J	Saint-André	10 avril 1889	250 00
Pickett, Robert E	Farmers'-Point	11 mai 1897	80 00
Parker, Malachi	Pointe Mulholland	4 avril 1885	200 00
Quinton, Wm. N	Pointe Mark	12 avril 1890	120 00
Russell, Geo. N	Ile à la meule	6 novembre 1885	700 00
Ryan, William	Miramichi, phare flottante	22 mai 1889	*400 00
Rivers, Robert	Miscou, phare et sifflet de brume	24 avril 1877	800 00
Robinson, John	Néguac	30 juin 1896	150 00
Richard, Peter F	Richibouctou	30 mai 1895	185 00
Robertson, Chas. M	Pointe-Robertson	30 juin 1897	80 00
Robertson, Meier	Ile Shédiac, balise	29 décembre 1893	250 00
Ross, Elijah	Pointe du Nègre	5 mars 1878	400 00
Robichaud, Jude	Richibouctou, balise	5 décembre 1891	225 00
Robicheau, Henry B	Pointe Dixon	21 juin 1884	150 00
Roberty, A	Belledune	5 février 1895	100 00
Sutherland, Geo. A.	Havre Bathurst	20 mars 1882	†200 00
Seely, Chas. F	Machias, Ile aux Phoques, phare et siffl. de b.	14 juin 1883	1,000 00
Seely, Neil	Head Harbour, phare et sifflet de brume	3 mai 1882	800 00
Scott, Chas. F	Stonehaven	20 juillet 1885	100 00
Thomas, Geo. H	Pointe Leprea	29 août 1884	400 00
Tatton, Geo. T	Grand-Manan, sifflet de brume	16 octobre 1886	550 00
Williston, Wm. W	Ile aux Renards	31 mai 1873	300 00
Wilson, James	Perdrix, île aux, ph. et signaux de brume	5 décembre 1857	800 00
Wagner, Richard	Pointe au Sable	7 juin 1883	80 00
Wilmot, Henry	Wilmot's-Bluff	23 mai 1896	80 00
Williams, Forrest W	Quai de William	11 mai 1897	80 00

* Allocation, $300. † Allocation, $10.

NOUVELLE-ECOSSE.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
Amero, Geo. D	Pubnico	6 février 1893	200 00
Amero, Basil	Sissiboo	17 avril 1871	200 00
Amero, Chas. A	Ile Whitehead	9 novembre 1897	200 00
Aucoin, Henry	Cheticamp, feux d'alignement	14 mai 1889	150 00
Beaman, Edwin	Digby, jetée	29 mai 1897	100 00
Bancroft, Jos. E	Ile aux Eglantiers	19 avril 1884	400 00
Burk, James	Main-à-Dieu	2 mai 1871	300 00
Bonner, George	Pointe Aconi	18 avril 1874	200 00
Burgess, Watson	Port l'Hébert	26 juillet 1892	150 00
Boutillier, R. J	Surintendant de l'Île-au-Sable	13 novembre 1884	450 00
Bollong, James	Havre de Pope	6 août 1877	300 00

* Avec pension pour lui et sa famille.

ÉTAT donnant les noms des postes et gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Baker, Thomas	Ile aux Pois	19 mai 1879	350 00
Burns, Wm. H.	Ile Wedge	2 avril 1892	400 00
Brackett, Wm	Anse au Hareng	28 août 1897	100 00
Belleveau, John H	Anse Belliveau	16 février 1889	80 00
Brownell, Alfred	Cold-Spring-Head	26 mai 1891	100 00
Chiasson, Germain	Pointe du Caveau, feux d'alignement	20 août 1897	120 00
Crichton, H. H.	Crichton's-Head	6 mai 1874	200 00
Condon, Wm., jeune	Ile aux Œufs	6 mai 1874	500 00
Crooks, Denas	Liscomb	5 octobre 1894	300 00
Connington, Thomas	Louisburg, feux d'alignement	29 octobre 1897	150 00
Crowell, Corning	Ile aux Phoques, phare et sifflet de brume	1er mai 1880	*800 00
Campbell, Samuel C.	Ile Saint-Paul, surintendant	17 juillet 1897	†600 00
Comeau, Louis C.	Rivière Météghan, Quai	12 octobre 1875	100 00
Christain, Patrick	Ile Betty	27 septembre 1875	500 00
Croucher, Geo. A.	Ile Croucher	1er janvier 1883	300 00
Clough, Daniel	Grandigue, poteau phare	4 juillet 1884	70 00
Clory, Abraham	Pointe Glasgies, poteau phare	25 do 1894	60 00
Coolin, Joseph	Pointe Westhaver	5 août 1885	250 00
Carey, James	Carey's Beach	18 do 1886	60 00
Cameron, John	Pointe au Castor	29 septembre 1896	150 00
Crowell, Benjamin S.	Ile Pagis, Port La Tour	30 juin 1890	150 00
DeCoste, C.	Arichat	14 juin 1875	250 00
Dunlap, Wm. H.	Ile aux Oiseaux	26 do 1897	400 00
Doane, Isaac	Cap Sable	1er juillet 1871	800 00
Duane, Wm	Ile Verte	30 octobre 1871	500 00
Doody, James	Meagher's-Beach, phare et sifflet de brume	19 février 1896	800 00
Dunn, James N.	Fort-William	26 octobre 1859	260 00
DeMings, Francis	Ile McNutt, havre de Shelburne, phare et sifflet de brume	10 mai 1880	800 00
Doane, John H.	Yarmouth Fourchu, phare et sifflet de brume	1er juillet 1874	800 00
Doane, Joshua	Havre d'Yarmouth	23 février 1874	‡350 00
Doyle, Edward	Mabou, feux d'alignement	14 juin 1897	70 00
D'Entremont, W. H.	Havre Abbott	22 mai 1888	75 00
Ellis, Wm. E.	Pointe Annapolis Prim ou Digby, phare et sifflet de brume	8 mars 1875	800 00
Early, John	Margaretville	19 février 1887	230 00
Fowler, James E.	Rivière aux Pommes, phare et siffl. de brume	25 juillet 1894	700 00
Fisher, Joel W.	Baccaro ou Barrington	8 août 1893	350 00
Fulker, William G.	Ile au Diable	1er juillet 1886	420 00
Firth, Charles M.	Ile Coffin, Liverpool	30 juin 1880	400 00
Foster, Israel C.	Port-Medway	13 octobre 1892	260 00
Foster, George M.	Port-George	5 novembre 1897	100 00
Fraser, John A.	Ile Callaghan	31 décembre 1892	200 00
Giffin, Spencer H.	Havre du Pays	18 septembre 1883	400 00
Gilkie, Henry A.	Sambro	8 janvier 1877	800 00
Giffin, Ira L.	Pointe Hawley, Havre d'Isaac	28 avril 1894	200 00
Goudock, Edward	Shelburne, Pointe de Sable	3 décembre 1880	280 00
Gerriar, Dennis	Torbay	17 juin 1878	300 00
Gardner, Frederick T.	Jetée Brooklyn	6 février 1885	100 00
Helm, William	Ile Flint	31 juillet 1883	450 00
Hopkins, Leslie	Ile Bon-Portage	20 octobre 1897	350 00
Huntley, Charles H.	Jetée Kingsport	30 juin 1890	100 00
Hensbee, David S.	Havre Crowe	10 novembre 1997	300 00
Hawley, Matthew	Baie Sud	13 mai 1897	140 00
Hardy, John	Gabarus	22 novembre 1890	200 00

* Allocation, $120. † Allocation, $1,200. ‡ Allocation, $30.

ÉTAT donnant les noms des postes et gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Johnson, Edward	Chibucto Head, phare et sifflet de brume	14 mai 1872	800 00
Johnston, John J	Ile Rouge	15 novembre 1895	120 00
Joyce, Simon	Ile au Loup-marin, poteau phare	4 juillet 1884	100 00
Jollimore, Peter	Baie Terence	1er septembre 1884	100 00
Jamieson, Charles	Cap St-Laurent	21 septembre 1893	400 00
Kirkpatrick, J. W	Cap d'Or	4 avril 1888	*500 00
Long, Joseph	Havre de Canso	31 décembre 189	200 00
LeBlanc, Severin	Ile au Poisson	1er juillet 1880	250 00
Lowden, David	Havre de Pictou, feu d'alignement	12 juillet 1897	150 00
Latimer, Charles	Cap LaRonde	1er décembre 1874	300 00
Lyons, John W.	Barrington, phare flottant	18 juin 1897	500 00
Landry, Edward	Ile Grande-Flèche	23 février 1897	200 00
Larkin, Ephraim	Havre de Shag, île Stoddar	18 mars 1896	150 00
Livingstone, Geo. S.	Havre de l'Avocat	8 mai 1884	250 00
LeBlanc, Benjamin	Tusket-Wedge	1er novembre 1892	300 00
Morrison, Charles	Ile Amet	25 octobre 1894	320 00
Morrison, M. D.	Pointe du Rocher-Noir	8 juin 1892	250 00
Mosher, John P.	Burnt Coat	18 mars 1884	250 00
Muise, Marcellin	Chéticamp	27 novembre 1896	300 00
Misner, John E.	Pointe du Fort	16 mai 1896	150 00
Moser, Samuel	Ile Moser	6 novembre 1885	450 00
Mullins, James	Pointe Mullin	8 juin 1892	250 00
Munro, Wm	Pictou	22 novembre 1890	460 00
Murphy, Michael	Ile Pomket	18 décembre 1890	350 00
Mundell Joseph	Pointe du Sable	18 octobre 1869	400 00
Martele John T.	Scatteri, plan et sifflet de brume	30 juillet 1897	800 00
Murray, John	Cap George	3 novembre 1882	200 00
Munroe, Wm. L	Ile Three Top	28 octobre 1879	300 00
Mitchell, John W	Rocher Jeddore	29 septembre 1882	400 00
Mitchell, Wm. A	Ile du Quaker	19 février 1896	300 00
Matheson, Murdoch	Whycocomah, poteau phare	11 septembre 1884	60 00
Morrison, Widow	Freestone, poteau phare	15 juin 1897	150 00
McDonald, Hugh	Cap St-George	11 juillet 1889	450 00
McDonald, Robert	Ile Carter	Janvier 1885	250 00
McKenzie, R.	Rocher au Goéland, île au Caribou	1er août 1881	300 00
McCully, Ernest	Masstown	18 avril 1895	25 00
McDonald, Henry S.	Little Hope, île	3 avril 1897	500 00
McFarlane, Alexander	Havre Margaree	18 août 1886	60 00
McFarlane, John C.	Margaree ou île Sea Wolfe	27 juillet 18-4	400 00
McKay, Rodie	Canso-nord	4 février 1882	350 00
McFarlane, Andrew	Ile Pictou	8 juin 1892	400 00
McDonald, John A	Port-Hood	10 mai 1880	280 00
McDonald, James	Pointe Tupper	15 mars 1870	300 00
McAskell, Donald	Havre Ste-Anne	26 juin 1889	140 00
McPherson, A	Port-Mouton	8 juin 1892	300 00
McNeil, Philip E	Pointe Gillis	31 décembre 1895	120 00
McRae, Hector	Pointe McKenzie, havre Plaster	20 août 1890	160 00
McDonald John	Cap-Nord	14 décembre 1884	400 00
McLeod, John	Mécanicien, signal de brume, île St-Paul	17 juillet 1897	400 00
McRae, Donald	Ile Kidston	17 mai 1892	200 00
McLeod, Angus	St-Esprit	27 octobre 1880	400 00
McDonald, Chas. L.	Little-Narrows	17 janvier 1896	120 00
McDonald, Norman	Ile Marjorie, poteau phare	4 juillet 1884	100 00
McAskill, James	Pointe Jérôme	8 novembre 1897	250 00
McNeill, Edward A.	Anse Piper	29 août 1884	120 00
McNeil, Lauchlin	McNeill's-Beach, poteau phare	6 août 1884	60 00
McFadyen, M.	Mabou, feu d'alignemnt	17 avril 1891	50 00
McNeil, James	Cranberry-Head, signal de brume	26 août 1897	500 00
McVicker, Archibald	Baie des Vaches, brise-lames	3 juillet 1896	70 00
McDonald, Donald	Havre de Clark, poteau phare	25 avril 1892	50 00
McNeil, Neil	Ile Campbell, comté de Victoria	1er décembre 1897	100 00

* Allocation, $300.

ÉTAT donnant les noms de postes et gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Nass, Henry	Lunenburg	12 mai 1897	300 00
Nickerson, Byron	Ile du Nègre	26 juillet 1897	250 00
Nunn, George	Sidney-Sud, barre de	20 juin 1872	300 00
O'Leary, John F	Ile au Castor	7 mars 1894	350 00
Orchard, L. D	Rocher aux Goelands	1er janvier 1877	400 00
Pearl, Albert	Ile Verte	29 décembre 1873	500 00
Price, Philip	Louisburg	8 novembre 1897	350 00
Peters, John G	Pointe Basse	1er octobre 1865	460 00
Pettis, Wm	Parrsboro	6 décembre 1888	340 00
Palmer, H. W	Pointe du Fort	22 mai 1878	200 00
Perry, John	Sheet-Harbour	17 décembre 1878	500 00
Phinney, Elisha	Cap Sharp, rivière Diligente	6 juillet 1803	250 00
Quinn, James	Lingan	13 avril 1874	200 00
Robinson, Chas	Rocher Noir	16 mars 1885	330 00
Ruggles, H. M	Boar's-Head	1er décembre 1864	425 00
Robicheau, B. H	Cap Ste-Marie	5 juillet 1886	350 00
Rathburn, S. M	Horton Bluff	26 octobre 1870	250 00
Reid, George J	Ile Haute	18 octobre 1889	500 00
Ross, Robert	Ile George	17 janvier 1885	250 00
Robblee, Jacob V	Pointe Shafner	29 mai 1897	150 00
Riley, Simon W	Annapolis Royal	7 mars 1892	100 00
Sullivan, James	Cap Canso, Ile aux Atocas, ph. sif. de brume	23 mai 1897	800 00
Smith, Geo. E	Ile à la Croix, phare et sifflet de brume	1er juillet 1872	800 00
Scott, M. C	Guysborough	19 avril 1884	220 00
Smith, M. A	Ile Ingonish	29 juin 1895	*300 00
Swinehammer, Geo	Pointe de l'Anse à Peggy	4 janvier 1883	350 00
Spencer, Robert A	Pointe Spencer	1er avril 1870	125 00
Suthern, Edward W	Westport	12 avril 1890	300 00
Suthern, John F	Ile aux Eglantiers, sifflet de brume	1er octobre 1874	500 00
Saulnier, John H	Pointe de l'Eglise	8 août 1878	200 00
Sampson, C	Ile Ouetique	1er décembre 1874	350 00
Strum, James A	Ile Westhaver	25 septembr 1888	200 00
Sollows, Walter	Anse Verte, poteau phare	15 août 1884	60 00
Sampson, Theodore	Havre au Castor, sud, poteau phare	15 octobre 1892	80 00
Smith, Caleb	Salter's-Head, feu balise	21 juin 1888	60 00
Smith, Wm. B	Westhead Barrington	12 avril 1880	200 00
Simpson, W. H	Douane de Pictou, phare	21 décembre 1897	100 00
Vigneau, George	Ile du Jersiais	23 mars 1883	300 00
Wolfe, Howard M	Iron Bound	22 juin 1895	250 00
Wheadon, Burton	Havre Walton	26 mai 1881	125 00
Wells, James	Whitehead	20 octobre 1897	510 00
Winton, Robert B	Ile Guion	28 avril 1877	450 00
Wambold, James	Sheet Harbour Passage	11 mai 1887	50 00
Webb, Patrick	Havre au Bouche	19 février 1896	250 00
Young, Uriah	Chester, île du Quaker	15 février 1884	400 00
Zinck, Jeremiah	Baie Mahone, sur Hobson's-Nose	2 décembre 1895	300 00

ÉTAT donnant les noms des postes et gardiens de phares, etc.—*Suite.*

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Champion, Wm	Havre Cascumpec	25 octobre 1897	80 00
Costain, Frederick	Miminigash, Pointe-Rix, feu d'alignement	19 mai 1897	40 00
Daley, Abraham	Havre Murray, grève du feu	13 mars 1883	50 00
Fraser, John	Summerside, quai	12 avril 1897	100 00
Gallivan, James	Brighton Beach, feux d'alignement	12 avril 1890	100 00
Gaudet, Agate	Tignish	30 août 1897	130 00
Hardy, Wm	Petit Chenal	26 juillet 1875	100 00
Howatt, Abner J.	Crapaud, feu d'alignement, au large	22 juillet 1893	100 00
Harris, Wm	Cap à l'Ours	11 novembre 1896	300 00
Kennedy, Alexander	Haszard's, feu d'alignement, à terre	27 juin 1890	60 00
Leard, Solomon J.	Crapaud, feu d'alignement' à terre	14 mai 1889	100 00
Munn, Duncan	Little Sands	1er mai 1877	30 00
Morrison, Angus	Cardigan	21 septembre 1883	100 00
McLaine, Archibald	Block-House, Charlottetown	3 avril 1867	340 00
McDonald, Lauchlin	Pointe de l'Est, phare et feu de brume	23 février 1897	500 00
McDonald, Wm	Ile Panmure	20 novembre 1853	300 00
McGrauth, Wm. W	Havre Saint-Pierre	8 mai 1872	130 00
McDonald, Chas. Æ	Pointe Saint-André, alignement au large	18 juillet 1887	125 00
McDonald, John	Orwell	25 juin 1879	80 00
McLeod, James	New-London	29 janvier 1896	100 00
McDonald, Wm	Pointe Ouest	1er décembre 1875	300 00
McMillan, Wm. D	Ile Boisée	27 janvier 1887	250 00
McMillan, Donald	Covehead, feux d'alignement	21 octobre 1893	90 00
McDonald, Angus	Souris	13 novembre 1880	300 00
McDonald, Jas. A	Havre Savage	11 juillet 1889	100 00
Oulton, Robert T	Ile Savage, Cascumpec	14 juin 1897	80 00
O'Brien, Patrick	Miminigash, feu d'alignement	14 mai 1897	60 00
Phee, James	Cap Nord	4 septembre 1897	300 00
Penny, Robert	Havre Murray, feu de Penny	11 novembre 1897	50 00
Pino, Joseph N.	Rustico Nord	6 février 1897	100 00
Perry, Bruno	Cap Egmont	21 juillet 1884	200 00
Ranaghan, Peter	Sea Cow Head	21 avril 1873	250 00
Ready, Michael	Tracadie	Août 1867	100 00
Sinclair, Wm	Ile au Poisson	8 mars 1897	250 00
Stewart, Geo	Havre de Summerside, feu d'aslig. en arr.	5 septembre 1895	80 00
Tuplin, Jas. C	Ile au Sable, Cascumpec	5 mai 1897	200 00
Taylor, Chas	Basin Darnley, feux d'alignement	14 juillet 1897	40 00
Taylor, James W	Ile Saint-Pierre	1 mai 1897	200 00
Wood, George	Haszard's, feux d'alignement, au larg	1er mai 1893	70 00
Westaway, Roger D	Pointe Saint-André, alignement, à terre	19 mai 1883	125 00
Wiggins, G. W. J	Pointe Darnley, feux d'alignement	16 octobre 1896	100 00
Wright, Charles L	Wright, feux d'alignement de Crapaud	14 juin 1894	100 00
Walsh, James	Pointe du Sauvage, jetée	15 novembre 1881	350 00

ÉTAT donnant les noms des postes et gardiens de phares, etc.—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Noms.	Postes.	Quand nommés.	Salaires.
			$ c.
Armour, Hamilton........	Sand Heads..........................	27 août 1892........	900 00
Brinn, Richard...........	Ile de la Découverte, phare et siffl. de brume	14 juin 1886........	900 00
Cummins, H. C...........	Balfour..............................	10 juillet 1897......	*20 00
Crozier, James............	Bare Point, Chemainus................	12 juin 1897.........	120 00
Clark, M. G...............	Ile de l'Entrée, phare et sifflet de brume...	26 novembre 1897...	900 00
Dare, Joseph.............	Fisgard..............................	19 avril 1884........	500 00
Daykin, William P........	Pointe Carmanah, phare et sifflet de brume	4 novembre 1890...	1,200 00
Eastwood, F. M.........	Race Rocks...........................	31 janvier 1891......	1,200 00
Erwin, Walter............	Pointe Atkinson, phare et sifflet de brume.	5 octobre 1880.....	1,000 00
Georgeson, Henry........	Plumper Pass, phare et sifflet de brume....	21 juillet 1994.......	900 00
Georgeson, James.........	Ile Saturna..........................	22 octobre 1889......	500 00
Harrison, S. G...........	Ile Beren............................	4 novembre 1897...	300 00
Jones, William D..........	Pointe Brockton Burrard, Inlet...........	20 août 1890........	300 00
Patterson, Thomas........	Cap Beale............................	2 mars 1895.........	†500 00
Piercy, Thomas H.........	Ile Jaune............................	4 novembre 1890...	500 00
Richardson, John.........	Pointe Portlock, phare et sifflet de brume..	2 décembre 1895....	460 00

* Par mois. † Allocation, $700.00.

ANNEXE N° 16.

Relevé du bétail vivant expédié du port de Saint-Jean, N.-B.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.		Bestiaux.				Droits perçus.	Chevaux.		Cochons.		Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
				Expédiés.	Perdus.	Gras.	A engraisser.	Total.	Perdus.		Expédiés.	Perdus.	Expédiés.	Perdus.			
	1896.									$ c.					Liv.	Liv.	
1	8 déc.	*Lake Huron	Liverpool		0	475		475	0	7 13					118,750		18
2	8 do	Concordia	Glasgow	144	1	289		289	1	5 06	17				74,960	22,680	12
3	18 do	Lake Superior	Liverpool	69	0	300		300	0	4 85	18				82,875	13,090	13
4	19 do	Alcides	Glasgow	140	6	273		273	8	4 80	53	2			80,775	29,790	12
5	26 do	Lake Winnipeg	Liverpool			300		300	0	4 50					140,000	36,000	12
6	26 do	Lake Ontario	do	80	0	300		300	8	4 90	17				75,000	24,000	12
		Total		432	7	1,937		1,937	17	31 24	105	2			572,360	125,560	79
	1897.																
7	13 janv.	Lake Huron	Liverpool		0	225		225	0	3 38	18				86,150	18,090	9
8	18 do	Concordia	Glasgow	441	8	262		262	2	6 14	30				91,389	32,856	12
9	18 do	Lake Superior	Liverpool	1,061	0	240		240	0	8 91	18				93,250	35,300	14
		Total		1,502	8	727		727	2	18 43	66				270,789	86,246	35
10	1er fév.	Alcides	Glasgow	191	14	352			7	6 24	49				98,135	33,000	15
11	4 do	Lake Ontario	Liverpool	416	16	118			0	3 85	138	1			37,125	20,250	6
12	13 do	†Lake Winnipeg	do	65	65	303			303	4 88	20	20			77,500	27,900	12
13	17 do	Keenum	Glasgow	210	1	252			1	4 83	76				83,755	36,540	11
14	17 do	Lake Huron	Liverpool			237				3 56	78				53,325	23,700	10
15	23 do	Carlisle	London			94				1 41	100	1			47,530	17,500	4
16	23 do	Lake Superior	Liverpool			268			3	4 02	111				67,500	24,300	11
		Total		882	96	1,624			314	2[illegible] 79	572	22			464,870	183,190	69

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Saint-Jean, N.-B.—*Fin.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	Bestiaux. Gras.	Bestiaux. A engraisser.	Bestiaux. Total.	Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1897.									$ c.					Liv.	Liv.	
17	1er mars	Concordia	Glasgow	....	....	300	....	....	2	4 50	34	2	....	....	75,040	31,500	12
18	6 do	Assaye	Liverpool	....	....	363	....	....	...	5 45	76	....	....	....	80,750	39,900	15
19	11 do	Lake Ontario	do	....	....	263	....	....	...	3 95	53	1	....	....	63,750	26,300	10
20	16 do	Alcides	Glasgow	110	....	359	....	....	4	5 94	65	1	....	....	104,190	42,300	14
21	25 do	Lake Huron	Liverpool	....	....	509	....	....	....	7 64	36	....	....	....	127,500	40,800	21
22	29 do	Keenum	Glasgow	....	....	261	....	....	....	3 92	88	1	....	....	68,130	37,200	10
		Total	....	110	....	2,055	....	....	6	31 40	352	5	....	..	519,360	218,000	82
23	8 avril	Carlisle City	London	....	....	200	....	200	1	3 00	90	1	....	...	70,725	29,408	8
24	10 do	Concordia	Glasgow	141	....	292	....	292	..	5 09	74	....	....	....	93,776	32,400	12
25	14 do	Lake Ontario	Liverpool	28	....	631	....	631	....	9 61	20	....	....	....	135,665	51,480	25
....	17 do	‡Inishowen Head	Belfast	....	....	....	....	....	....	....	18	...	....	....	....	....	....
26	19 do	Alcides	Glasgow	225	6	396	....	396	1	7 07	113	1	....	...	28,000	50,800	17
		Total	....	394	6	1,519	....	1,519	2	24 77	315	2	....	..	328,166	164,088	62

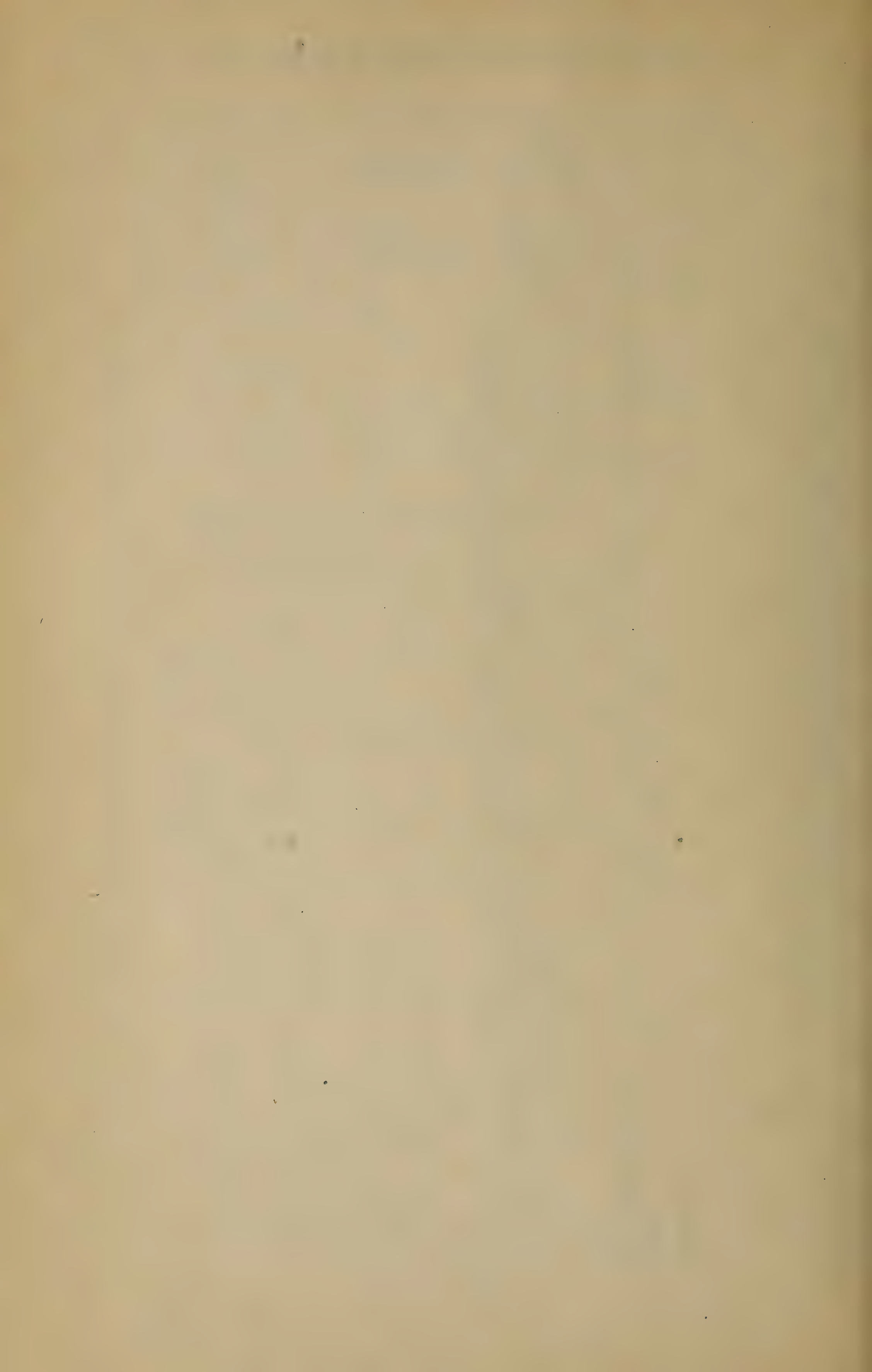
* Bétail de ranche, pas de grain requis. † Bétail emporté par la mer, vu la longueur du voyage, et le condensateur faisant défaut, l'eau fraîche ayant manquée, la balance du bétail fut jetée par-dessus bord. ‡ Rapport du ministère des douanes.

F. J. HARDING,
Inspecteur.

NOMBRE total de moutons, bestiaux et chevaux expédiés au Royaume-Uni de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax dans la saison de 1897, et de Saint-Jean durant décembre 1896.

—	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
Montréal	60,638	117,247	10,051
Québec	616	2,656	
Saint-Jean, N.-B.	3,321	7,862	1,410
Halifax	....	....	1
Total	64,575	127,765	11,462

NOTE.—L'état ci-dessus a été compilé à la fin de la saison d'expédition, et contient plus d'informations complètes, en ce qui se rattache au nombre total de bétail vivant expédié, pour la saison de 1897, qu'il en peut être trouvé dans la partie I, page 19, sous l'en-tête Expédition du bétail vivant.



Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

TRENTIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1897

PÊCHERIES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

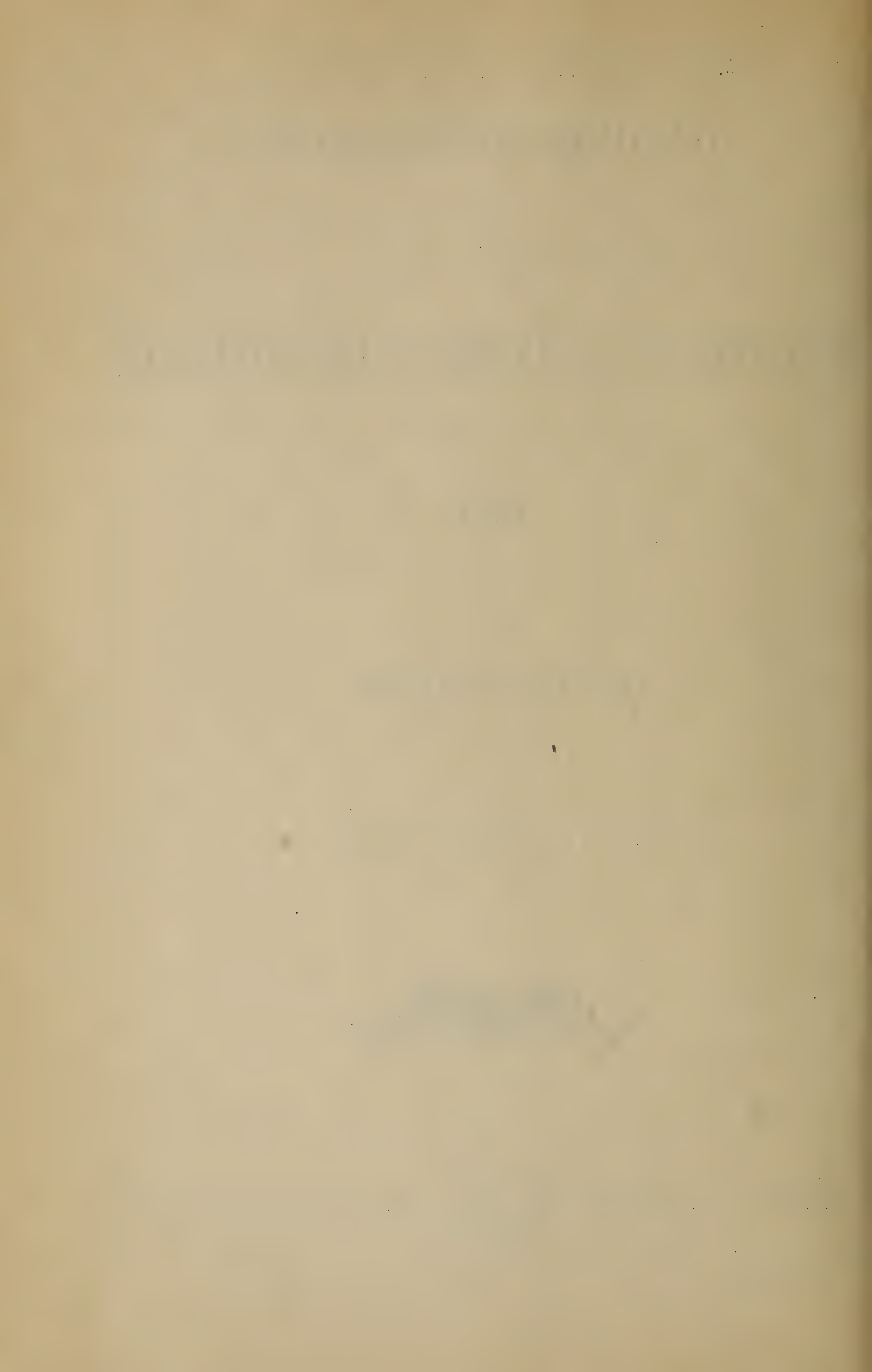


OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE

1898

[N° 11*a* 1898]



A Son Excellence le Très-honorable SIR JOHN CAMPBELL-HAMILTON GORDON, COMTE D'ABERDEEN, *gouverneur général du Canada.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE.

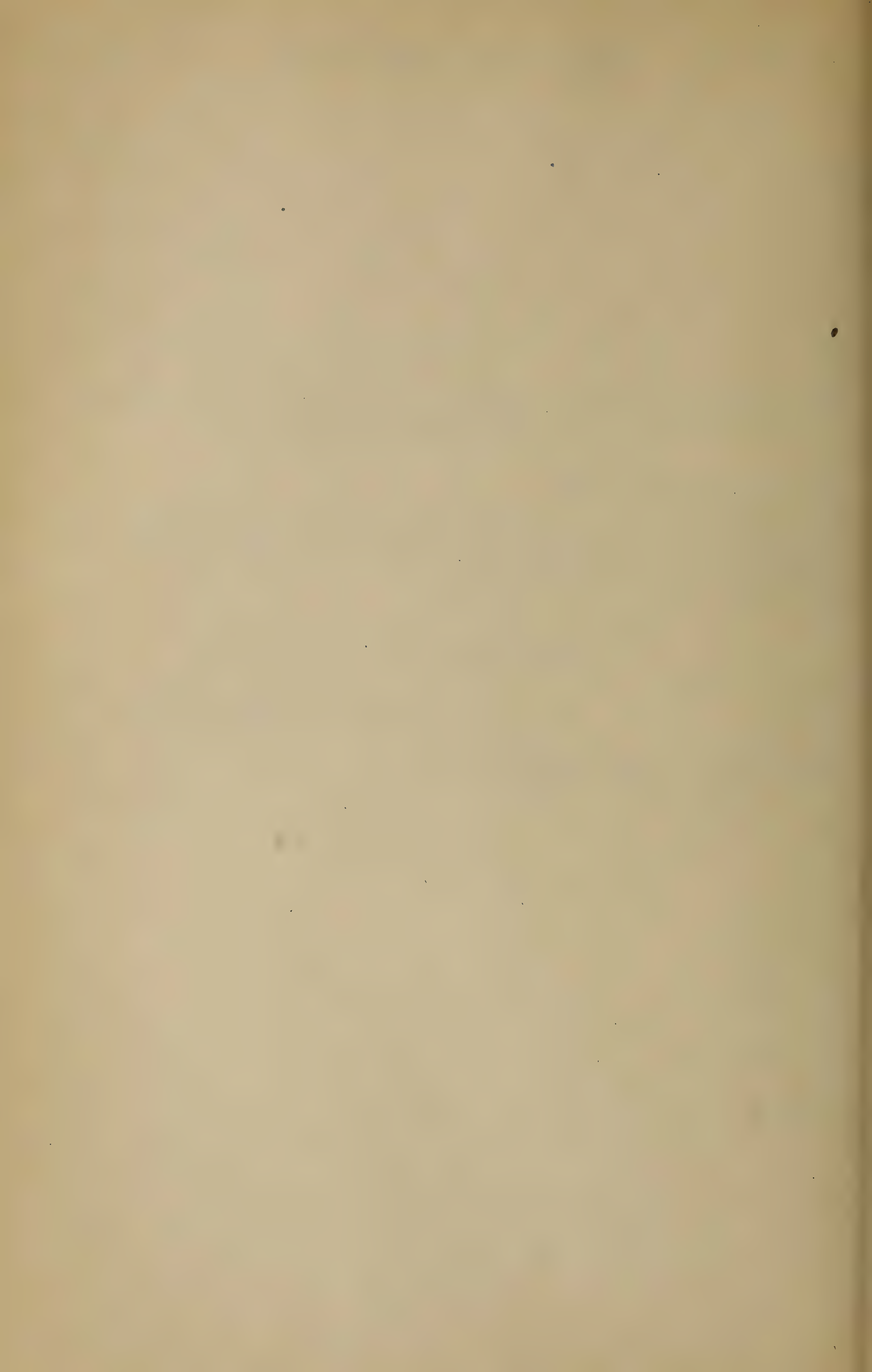
J'ai l'honneur de vous présenter, pour la connaissance de Votre Excellence et de la législature du Canada, le trentième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division des pêcheries.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

LOUIS HENRY DAVIES,
Ministère de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 31 décembre 1897.



INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

1897

A

B

C

D

E

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

N PAGE.

O

P

Q

RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

A l'honorable

Sir LOUIS H. DAVIES, C.C.M.G.,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la division des pêcheries de votre ministère pour l'exercice terminé le 30 juin 1897. Les rapports concernant le service de protection des pêcheries, la pisciculture et la mer de Behring couvrent toute l'année expirée au 31 décembre 1897.

A ce propos, il est intéressant de rappeler le fait que trente années se sont écoulées depuis que le département est organisé et que les pêcheurs du Canada ont été placés sous le contrôle d'un ministre de la Couronne à Ottawa. Dans le cours de ces trois décades les industries piscicoles se sont développées avec une rapidité remarquable, et il est hors de doute que l'application des lois et règlements de pêche et l'administration des pêcheries, dans la capitale même, ont eu des résultats avantageux et salutaires.

A l'époque de la confédération une division du département des terres de la couronne pour les provinces-unies du Haut et du Bas Canada était chargé de l'administration de ce service. Cette division, organisée en 1859, avait fait un travail utile; mais semblable organisation n'existait point dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, où les pêcheries avaient la plus grande importance et la plus haute valeur. Ces deux provinces avaient, il est vrai, un code de règlements statutaires et municipaux; mais en l'absence de tout mécanisme régulier pour leur donner effet, ces lois et règlements étaient en réalité lettre-morte. "Les pêcheries," disait à cette époque une autorité, "étaient sujettes à de graves abus qui les avaient à peu près épuisées." Le travail de réglementation, de protection et de développement a opéré un changement remarquable, et des résultats encourageants ont couronné les efforts du ministère. Partout où les lois de pêche en existence pouvaient être modifiées de façon à améliorer le service elles l'ont été, et des fonctionnaires furent chargées de veiller à leur exécution. Dans la loi des pêcheries de 1867, où celles de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick furent laissées à peu près intactes, il fut intercalé les différents règlements provinciaux, avec faculté de les modifier de temps en temps et de leur en substituer de meilleurs.

Le code de règlements de pêche—résultat des efforts qui ont été tentés d'année en année pour rendre ces règlements plus efficaces au moyen d'ajoutés et de modifications—a été trouvé par d'autres pays excellent et digne d'être imité. A maintes reprises des hommes prévoyants, citoyens de différents Etats de la république voisine, ont exprimé leur approbation et leur admiration du système qui a cours au Canada

pour conserver et améliorer les pêcheries. Dans leur dernier rapport (1897) les commissaires des pêcheries du Michigan parlent du danger de la non-protection, c'est-à-dire de la pêche libre, adoptée par plusieurs Etats—"Surtout", disent-ils (pp. 16 et 17),

"lorsque nous voyons que le pays qui se trouve vis-à vis nos frontières et qui possède sur les grands lacs une étendue de territoire infiniment plus considérable que celle de notre Etat et des Etats voisins, a depuis longtemps compris la nécessité de conserver ses pêcheries. Sans prendre conseil de ses voisins et sans attendre ce qu'ils pourraient faire, il s'est résolument et fermement mis à l'œuvre et a promulgué des règlements qui ont eu pour résultat de protéger ses eaux au point que ses pêcheries sont devenues plus profitables que les nôtres. Nous voulons parler du Canada, dont les pêcheries ont été surveillées et protégées par des hommes profondément pénétrés de leur importance et de la nécessité de les conserver. Son territoire fait face au nôtre sur toute la côte orientale, et à la plus grande partie de notre côte du lac Supérieur.

"L'étendue de nos côtes qui avoisinent l'Ohio est petite, mais cet Etat a fait plus de lois que le nôtre pour la protection de ses pêcheries; le Minnesota aussi. Le Wisconsin n'a qu'une faible étendue de frontière comparée à la nôtre, et ses pêcheries sont insignifiantes comme valeur en comparaison de celles du Michigan.

"L'Illinois a cessé d'être un Etat producteur de poisson; de même l'Indiana, qui n'a qu'un fragment de territoire sur les grands lacs. Ces deux Etats ont laissé détruire leurs pêcheries sans tenter aucun effort pour prévenir ce résultat. Aussi, nous ne devons pas nous attendre à une réaction de leur part.

"Le Canada protège son poisson en imposant sur tous les grands lacs une période de clôture qui couvre tout le mois de novembre, le principal temps de la fraie du poisson blanc et de la truite saumonée. Il fixe aussi le nombre de rets à enclos qui peuvent être tendus en enfilades, le nombre des enfilades, la dimension des mailles, la distance qui doit séparer les rets de la rive, et la façon dont ils peuvent être tendus dans les chenaux. Il impose encore des licences ou permis pour les rets et les bateaux; enfin, il exerce un contrôle absolu sur une industrie dont il apprécie la grande valeur matérielle.

"Nous devrions édicter et mettre en vigueur des lois intelligentes qui permettraient de capturer le poisson adulte, laisseraient le poisson plus jeune parvenir à maturité, et donneraient aux reproducteurs l'occasion de frayer sans être molestés.

"S'il y avait des lois de ce genre, avec le produit considérable que les établissements ichtyologiques déversent dans les lacs, nous n'avons aucun doute que les eaux de notre Etat fourmilleraient encore, avant peu d'années, de poisson blanc et de truite saumonée. La pâture de poisson, jeune et adulte, est aussi abondante qu'elle l'a jamais été, et si par l'exécution de justes lois nous donnons aux pêcheries la protection dont elles ont besoin, et dont l'intelligence la plus ordinaire doit voir la nécessité pour leur conservation, nous aurons toujours à portée une substance alimentaire saine, abondante et économique.

"Ceux qui s'opposent à la réglementation de la pêche ont toujours soulevé l'objection que nous devrions nous assurer de la coopération des Etats voisins, afin que partout les lois soient uniformes. Cet argument, en ce qui concerne nos pêcheries, est faux; mais même en l'admettant, ne serait-il pas également de mauvaise politique pour l'Etat d'essayer d'enrayer les maladies épidémiques si les Etats voisins ne prennent pas les mêmes mesures que lui? Les faits démontrent que le Michigan possède des pêcheries d'une plus grande valeur que celle de ses voisins, et dans ces conditions son premier devoir est de veiller à ses propres intérêts.

"L'Etat a entouré notre poisson, notre gibier et nos quadrupèdes ayant une valeur commerciale de lois extrêmemement sévères qui les protègent pendant la période de leur reproduction, et assez longtemps après pour protéger leur progéniture jusqu'à ce qu'elle puisse se suffire à elle-même; cependant, il n'a fait aucun frais pour la propagation de ces espèces, sauf pour celle de la truite de ruisseau, et il ne retire aucun profit de leur capture. Des lois rigoureuses ont été promulguées et rigidement appliquées pour protéger les vergers de pêches contre le fléau des *Yellows.*

Ces lois sont justes et elles ont été rigoureusement mises à effet dans l'intérêt du bien public; mais les grandes pêcheries commerciales de l'Etat qui rapportent annuellement un million de dollars sont constamment exposées à une exploitation illégale qui finira par les détruire totalement en peu d'années. Et cependant, s'il est une chose qui mérite protection dans l'Etat, c'est bien la pêche commerciale; c'est une affaire qui n'intéresse pas seulement notre population actuelle, mais qui est d'une importance vitale pour ceux qui viendront après nous."

Il n'y a certainement pas de doute qu'une sage protection du poisson reproducteur et une judicieuse restriction des opérations de pêche pour prévenir une exploitation excessive devront à la longue restaurer les pêcheries compromises ; mais sur les grands lacs les mesures prises par notre département n'ont eu qu'un effet partiel, à cause de l'absence de mesures semblables dans la partie américaine de ces eaux fécondes. Le département a été contraint de faire des concessions, et les observations de M. Herchell Whitaker, si bien connu comme commissaire des pêcheries de l'Etat du Michigan et l'un des avocats les plus éclairés et les plus enthousiastes de la conservation du poisson dans ces eaux internationales, méritent d'être citées. Parlant de l'un des arrêtés du conseil qui annulaient certaines dispositions protectrices des règlements du Canada, M. Whitaker dit :—

" L'effet de cette ordonnance était de dire aux pêcheurs canadiens que jusqu'à avis ultérieur ils pouvaient se joindre à leurs confrères américains pour travailler à la destruction finale des pêcheries commerciales des lacs.

" Le gouvernement canadien avait fait preuve de sagesse en promulguant la première ordonnance ; en cela il s'était appuyé sur l'expérience acquise par l'observation de l'effet pernicieux et ruineux des pratiques mises en œuvre par les pêcheurs aux rets sur les lacs. L'exécution de l'ordonnance fut salutaire, et eut pour résultat une pêche bien meilleure dans les eaux canadiennes que dans les nôtres. Depuis que l'ordonnance a été mise à effet le département de la marine et des pêcheries s'est constamment efforcé de faire comprendre à ceux qui sont chargés d'appliquer les lois et règlements sur le côté américain, la nécessité de coopérer avec lui en prenant des mesures semblables. Il a été découragé par le résultat. De plus, il a dû subir les importunités des pêcheurs des différentes provinces et des petits politiciens qui demandaient la révocation de l'ordonnance pour la raison que les Etats qui bordent les lacs sur la côte opposée permettaient à leurs pêcheurs de pêcher en tous temps et avec toutes espèces d'engins. Si bien qu'à la fin l'ordonnance fut révoquée—dans un moment de faiblesse, peut-être—jusqu'à ce que les Etats jugent à propos de se joindre au Canada pour protéger les pêcheries.

" Relativement aux pêcheries de ce pays, il n'a jamais été pris, soit publiquement ou privément, des mesures plus susceptibles de faire du mal—ou peut-être de faire du bien, si nous savons profiter de la leçon—que cette ordonnance de révocation. Le résultat devra dépendre de ce que feront plus tard ou de ce que ne feront pas les Etats dont le territoire borde les lacs pour la protection des pêcheries, en promulguant des lois justes et raisonnables qui contrôlent les pêcheurs. Si l'action du département de la marine et des pêcheries est profondément regrettable, elle est peut-être jusqu'à un certain point justifiée par le fait que les Etats en question ont refusé de se joindre aux Canadiens dans un désir de protéger les intérêts publics."

(*Trans. Am. Fisheries Society* 1895, pp. 61 et 62.)

DÉPENSES ET RECETTES.

On trouvera dans la première annexe du présent rapport le détail des dépenses encourues pour les différents services des pêcheries pendant le dernier exercice et qui s'élèvent à $443,586. Elles comprennent : les pêcheries proprement dites, $99,731;

la pisculture, $27,330; le service de protection des pêcheries, $99,357; diverses dépenses, $62,777, outre les $154,389 distribuées à titre de primes de pêche.

Les recettes totales provenant des permis de pêche, amendes, etc., dans les différentes provinces du Canada, ont été de $106,469.

Cette somme comprend les permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis sous l'empire du *modus vivendi*. *Voir* page 7.

PRIMES DE PÊCHE.

La somme de $154,389 a été payée aux pêcheurs en haute mer des provinces maritimes en 1896. Sur cette somme, $57,014 ont été partagés entre 862 navires montés par 5,665 hommes, et $97,385 parmi 23,821 pêcheurs qui ont employé 14,106 bateaux. Le nombre total des primes payées a été de 14,975.

Depuis l'inauguration du système des primes de pêche, plus de *deux millions et un quart de dollars* ont été payés par notre département pour encourager les pêcheurs canadiens à developper nos pêcheries maritimes.

Les règlements gouvernant le paiement des primes se trouvent à l'annexe n° 2 du présent rapport, ainsi qu'une liste complète des navires qui ont reçu la prime en 1896.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES PÊCHERIES.

ÉTENDUE DE CÔTES.

Les pêcheries du Canada sont les plus vastes du monde. La côte orientale des provinces maritimes depuis la baie de Fundy jusqu'au détroit de Belle-Isle couvre une distance de 5,600 milles, et le littoral de la Colombie-Britannique est porté à 7,180 milles, ce qui est plus que le double de l'ensemble des côtes de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Tandis que la superficie d'eau salée près des rivages, les baies de peu d'importance non comprises, couvre plus de 1,500 milles carrés, la superficie d'eau douce de cette partie des grands lacs appartenant au Canada est estimée à 72,700 milles carrés, indépendamment des nombreux lacs du Manitoba et des Territoires, tous peuplés de poissons alimentaires des meilleures espèces.

VALEUR DES PÊCHERIES.

En 1857 la valeur des pêches maritimes et fluviales était estimée à moins d'un million de dollars, et à un million et demi de dollars en 1859; mais en 1867 elle atteignait $4,000,000, en 1877 $12,000,000, en 1887 $18,386,000, et $20,400,000 en 1896.

Cette dernière somme est subdivisée comme suit par province, laissant voir les fluctuations, comparaison faite avec l'année précédente.

Provinces.	Valeur.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	6,070,895		142,236
Nouveau-Brunswick	4,799,433	396,275	
Colombie-Britannique	4,183,999		217,355
Québec	2,025,754	157,834	
Ontario	1,605,674	21,201	
Ile du Prince-Edouard	976,126		710
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	745,543		6,923

Tandis que les provinces du Nouveau-Brunswick et d'Ontario donnent ensemble une augmentation de $575,310, les autres provinces accusent une diminution de $367,224—ce qui fait un surplus net de $208,086 sur la valeur totale de l'année dernière. Les fluctuations sont expliquées dans les rapports (annexes 3 à 10) des différents inspecteurs.

Les chiffres qui précèdent ne concernent pas la grande quantité de poisson consommée par les sauvages de la Colombie-Britannique.

Les tableaux comparatifs (page xviii) donnent le total pour chaque période de douze mois pendant les vingt-sept dernières années; mais les chiffres ci-dessus démontrent suffisamment combien la valeur des pêcheries canadiennes a augmenté.

Le tableau suivant fait voir la valeur relative des principales espèces de poisson commercial (au delà de $100,000), comparaison faite avec la valeur de l'année dernière.

Espèces de poissons.	Montant.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$
Saumon	4,001,679	268,962	
Morue	3,619,385		19,134
Hareng	2,909,744	123,228	
Homard	2,205,762		4,334
Poisson blanc	773,345	6,038	
Maquereau	727,743		8,912
Truite	713,449	10,860	
Eperlan	498,539	47,431	
Egrefin	493,384	48,681	
Merluche	276,620	65,764	
Doré	274,931		28,365
Flétan	253,435		17,466
Merlan	221,118	72,351	
Gasparot	209,194	16,762	
Sardines	205,249		218,243
Huîtres	194,296	2,000	
Esturgeon	152,757		2,419
Petite morue	137,832		693
Anguilles	132,942		18,494

La quantité de poisson employé comme boitte est évaluée à $384,219, et celle de l'huile à $224,633. Les peaux de phoques sont évaluées à $520,250.

A l'exception du saumon, qui accuse une augmentation de plus d'un quart de millions de dollars, et du hareng, qui a donné un surplus de $100,000, à part aussi une diminution dans la production de la sardine, les autres fluctuations dans la valeur des principales espèces—comparaison faite avec le rendement précédent—n'ont pas été très considérables, ainsi que le fait voir le tableau qui précède. Le vaste surplus noté dans la production du saumon n'est pas dû seulement à l'immense paquage qui s'en est fait dans la Colombie-Britannique, mais aussi à une pêche plus abondande dans les provinces maritimes. Le déficit de la sardine vient surtout du Nouveau-Brunswick, où les grèves qui avaient lieu à cette époque dans l'Etat voisin ont nécessairement restreint la production parce que les marchés manquaient.

Entre les années 1869 et 1896 inclusivement, les cinq principales pêcheries commerciales ont donné le rendement suivant :—

Morue	$106,433,217
Hareng	54,373,042
Homard	48,964,860
Saumon	45,740,470
Maquereau	37,589,835

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

RÉCAPITULATION,

TABLEAU indiquant le rendement et la valeur des pêcheries du Canada pour l'année 1896.

N°	Espèces de poisson.		Quantité.	Valeur.	Valeur totale
				$	$
1	Morue, séchée	qtx.	809,608	3,610,935	
2	do langues et noues de	brls.	845	8,450	3,619,385
3	Saumon, conservé en boîtes	liv.	29,872,740	2,988,258	
4	do frais	"	5,439,942	965,029	
5	do saumuré	brls.	3,186	36,498	
6	do fumé	liv.	49,133	11,894	4,001,679
7	Hareng, salé	brls.	490,171	2,183,559	
8	do frais	liv.	22,289,796	504,893	
9	do fumé	"	10,980,430	221,292	2,909,744
10	Maquereau, salé	brls.	37,765	528,710	
11	do frais	liv.	2,427,972	199,033	727,743
12	Homard, conservé en boîtes	"	10,906,638	1,526,928	
13	do vivant ou frais	ton'x.	8,988	678,834	2,205,762
14	Merluche, séchée	qtx.	94,808	241,687	
15	do noues de	liv.	69,867	34,933	276,620
16	Egrefin, séché	qtx.	125,122	421,204	
17	do fumé (merluche fumée)	liv.	1,116,000	72,180	493,384
18	Merlan, séché	qtx.	88,781		221,118
19	Truite	liv.	6,950,986	690,699	
20	do	brls.	2,275	22,750	713,449
21	Poisson blanc	liv.	13,374,000		773,345
22	Eperlan	"	9,970,805		498,539
23	Flétan	"	3,672,625		253,435
24	Alose	brls.	8,586		87,370
25	Anguille	liv.	1,037,535	62,252	
26	do	brls.	7,333	70,690	132,942
27	Gasparot	"	52,616		209,194
28	Sardines	"	86,981	176,414	
29	do conserves	boîtes.	576,700	28,835	205,249
30	Achigan	liv.	1,294,595		94,442
31	Doré	"	6,897,810		274,931
32	Brochet	"	3,594,790		99,008
33	Maskinongé	"	807,950		48,477
34	Esturgeon	"	2,403,801		152,757
35	Seiche	brls.	24,500		98,000
36	Carrelet	liv.	189,159		9,613
37	Ouinaniche	"	90,000		5,400
38	Huîtres	brls.	48,574		194,296
39	Moules	"	19,791		70,960
40	Perche	liv.	1,333,550		38,840
41	Petite morue	"	2,657,465		137,832
42	Oulachons	"	581,500		29,550
43	Poisson commun et mêlé	brls.	104,832		284,639
44	Consommation non comprise dans les chiffres ci-dessus		1,894,856		287,896
45	Peaux de phoques à fourrure (Colombie-Britannique)	nomb.	55,677		501,093
46	do à poil	"	16,808		19,157
47	Peaux de loutres de mer	"	23		4,025
48	do (marsouins)	"	222		5,328
49	Huiles de poisson	galls.	557,140		224,633
50	Poisson employé comme boitte	brls.	256,146		384,219
51	do do engrais	"	127,658		63,830
52	Guano de poisson	ton'x.	3,416		49,540
	Total pour 1896				20,407,424
	do 1895				20,199,338
	Augmentation				208,086

TABLEAU indiquant le rendement des pêcheries des

Numéro.	Espèces de poisson.		Nouvelle-Ecosse. Quantité.	Nouvelle-Ecosse. Valeur.	Nouveau-Brunswick Quantité.	Nouveau-Brunswick Valeur.	Colombie- Quantité.
				$		$	
1	Morue, séchée	qtx.	485,625	2,151,575	108,877	489,946	2,872
2	do langues et noues de	brls.	574	5,740	59	590	...
3	Saumon, conservé en boîtes	liv.	8,124	1,219	11,060	1,659	29,853,056
4	do frais	"	537,926	107,585	2,637,565	527,513	1,229,595
5	do saumuré	brls.	408	6,528	16	256	2,413
6	do fumé	liv.	7,783	1,557	...	...	41,350
7	Hareng, salé	brls.	158,236	689,352	232,218	1,044,981	1,000
8	do frais	liv.	508,895	5,406	13,469,760	269,395	191,000
9	do fumé	"	712,500	14,250	10,195,600	203,912	21,050
10	Maquereau, salé	brls.	25,345	354,830	1,426	19,964	...
11	do frais	liv.	1,717,317	113,754	698,975	83,877	...
12	Homard, conservé en boîtes	"	5,363,300	750,861	2,355,807	329,813	...
13	do vivant ou frais	ton'x.	7,627	572,044	1,357	106,490	...
14	Merluche, séchée	qtx.	54,930	134,969	25,833	64,582	...
15	do noues de	liv.	19,665	9,832	22,282	11,141	...
16	Egrefin, séché	qtx.	102,354	341,516	20,616	72,156	...
17	do fumé	liv.	321,000	25,680	795,000	46,500	...
18	Merlan, séché	qtx.	42,835	106,253	45,946	114,865	...
19	Truite	liv.	127,960	12,796	176,140	17,614	64,500
20	do	brls.	...	...	...	...	...
21	Poisson blanc	liv.	13,753	690	...	...	...
22	Eperlan	"	494,897	24,744	8,310,063	415,503	55,000
23	Flétan	"	1,017,707	101,771	215,620	21,562	2,276,556
24	Alose	brls.	2,105	21,050	5,731	57,310	...
25	Anguille	liv.	...	...	...	...	...
26	do	brls.	3,587	35,870	2,769	27,690	...
27	Gasparot	"	17,141	67,293	34,585	138,340	...
28	Sardines	"	200	800	83,979	167,208	...
29	do	boîtes.	...	...	477,500	23,875	...
30	Achigan	liv.	6,580	658	348,395	34,806	...
31	Doré	"	...	...	132,300	6,615	...
32	Brochet	"	...	...	...	...	...
33	Maskinongé	"	...	...	...	...	...
34	Esturgeon	"	...	...	28,800	2,415	380,500
35	Encornet	brls.	20,402	81,608	1,596	6,384	...
36	Plie	liv.	109,680	5,484	79,479	4,129	...
37	Ouinaniche	"	...	...	...	...	...
38	Huîtres	brls.	2,460	9,840	14,700	58,800	1,200
39	Moules	"	4,208	28,672	10,578	24,399	3,007
40	Perche	liv.	...	...	...	...	...
41	Petite morue ou poisson gelé	"	82,795	4,140	2,570,870	128,544	...
42	Oulachons	"	...	...	...	...	581,500
43	Poisson commun et mêlé	brls.	16,638	44,606	24,027	48,464	15,384
44	Consommation loc. non compr. dans les rapp.		...	...	...	...	...
45	Peaux de phoques à fourrure, C.-B.	nomb.	...	...	...	...	55,677
46	do à poil	"	1,103	1,373	21	29	3,700
47	Peaux de loutres de mer	"	...	...	...	...	23
48	Peaux de marsouins	"	...	...	...	...	...
49	Huiles de poisson	galls.	243,650	97,459	70,572	30,007	61,500
50	Boitte	brls.	76,419	114,628	94,759	142,138	...
51	Poisson pour engrais	"	17,392	8,697	80,172	40,086	...
52	Guano de poisson	ton'x.	991	15,765	635	15,875	...
	Totaux		...	6,070,895	...	4,799,433	...

différentes provinces du Canada pour l'année 1896.

Britannique.	Québec.		Ontario.		Ile du Prince-Edouard.		Manitoba et Territoires du N.-O.		Numéro.
Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
$		$		$		$		$	
14,360	189,417	852,376	...	...	22,817	102,676	...	...	1
...	211	2,110	...	...	1	10	...	...	2
2,985,305	...	...	...	...	500	75	...	...	3
122,959	1,034,856	206,971	...	...	...	...	...	...	4
24,130	349	5,584	...	...	...	...	...	...	5
10,338	...	...	...	...	...	...	...	...	6
5.000	45,479	204,656	3,555	15,997	49,683	223,573	...	...	7
5,730	1,777,700	35,154	6,289,166	188,675	53,275	533	...	...	8
2,105	51,080	1,021	...	...	200	4	...	...	9
...	6,835	95,690	...	...	4,159	58,226	...	...	10
...	...	...	...	...	11,680	1,402	...	...	11
...	1,158,822	162,235	...	...	2,028,709	284,019	...	...	12
...	4	300	...	...	...	...	...	...	13
...	...	...	...	...	14,045	42,135	...	...	14
...	...	...	...	...	27,920	13,960	...	...	15
...	922	3,227	...	...	1,230	4,305	...	...	16
...	...	...	...	...	...	...	...	...	17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	18
6,450	494,300	49,430	5,975,661	597,566	24,425	2,443	88,000	4,400	19
...	...	...	2,275	22,750	...	...	...	...	20
...	132,927	10,634	3,432,560	272,283	...	...	9,794,760	489,738	21
2,750	431,645	21,582	...	...	679,200	33,960	...	...	22
113,828	160,642	16,064	...	...	2,100	210	...	...	23
...	750	9,010	...	...	...	...	...	...	24
...	897,550	53,853	139,985	8,399	...	...	...	...	25
...	317	3,170	...	...	660	3,960	...	...	26
...	...	...	...	...	890	3,560	...	...	27
...	2,802	8,406	...	...	...	...	...	...	28
...	99,200	4,960	...	...	...	...	...	...	29
...	119,465	10,248	804,155	48,249	...	...	16,000	480	30
...	268,945	13,447	2,998,595	149,930	...	...	3,497,970	104,939	31
...	169,695	8,485	1,101,050	44,042	...	...	2,324,045	46,481	32
...	48,590	2,915	759,360	45,562	...	...	...	...	33
19,025	136,618	7,799	1,590,135	110,130	...	...	267,748	13,387	34
...	2,351	9,404	...	...	151	604	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
...	90,000	5,400	...	...	...	...	...	...	37
4,800	...	...	...	...	30,214	120,856	...	...	38
9,022	1,437	7,185	...	...	561	1,683	...	...	39
...	156,590	4,698	1,111,160	33,335	...	...	65,800	808	40
...	...	4,960	...	...	3,800	190	...	...	41
29,550	...	...	...	...	...	...	...	...	42
46,154	8,957	27,847	17,188	68,755	700	1,400	21,938	47,412	43
250,000	...	...	...	...	...	...	1,894,856	37,897	44
501,093	...	...	...	...	...	...	...	...	45
2,775	11,984	14,980	...	...	...	...	...	...	46
4,025	...	...	...	...	...	...	...	...	47
...	222	5,328	...	...	...	...	...	...	48
24,600	162,655	65,062	...	...	18,763	7,505	...	...	49
...	51,052	76,578	...	...	33,916	50,874	...	...	50
...	29,969	14,985	...	...	125	62	...	...	51
...	...	...	...	...	1,790	17,900	...	...	52
4,183,999	...	2,025,754	...	1,605,673	...	976,125	...	745,542	

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant la valeur totale du produit des pêcheries des provinces respectives du Canada de 1870 à 1896, inclusivement, telle que constatée dans les rapports annuels du département des pêcheries.

Années.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Colombie-Britannique.	Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Total pour le Canada.
	$	$	$	$	$	$	$	$
1870	4,019,425	1,131,433	Pas de rapport	1,161,551	264,982	Pas de rapport	Pas de rapport	6,577,391
1871	5,101,030	1,185,033	do	1,093,612	193,524	do	do	7,573,199
1872	6,016,835	1,965,459	do	1,320,189	267,633	do	do	9,570,116
1873	6,577,087	2,285,662	207,595	1,391,564	293,091	do	do	10,754,997
1874	6,652,302	2,685,794	288,863	1,608,660	446,267	do	do	11,681,886
1875	5,573,851	2,427,654	298,927	1,596,759	453,194	do	do	10,350,385
1876	6,029,050	1,953,389	494,967	2,097,668	437,229	104,697	do	11,117,000
1877	5,527,858	2,133,237	763,036	2,560,147	438,223	583,433	do	12,005,934
1878	6,131,600	2,305,790	840,344	2,664,055	348,122	925,767	do	13,295,678
1879	5,752,937	2,554,722	1,402,301	2,820,395	367,133	631,766	do	13,529,254
1880	6,291,061	2,744,477	1,675,089	2,631,556	444,491	713,335	do	14,499,979
1881	6,214,782	2,930,904	1,955,290	2,751,962	509,903	1,454,321	do	15,817,162
1882	7,131,418	3,192,339	1,855,687	1,976,516	825,457	1,842,675	do	16,824,092
1883	7,689,374	3,185,674	1,272,468	2,138,997	1,027,033	1,644,646	do	16,958,192
1884	8,763,779	3,730,454	1,085,619	1,694,561	1,133,724	1,358,267	do	17,766,404
1885	8,283,922	4,005,431	1,293,430	1,719,460	1,342,692	1,078,038	do	17,722,973
1886	8,415,362	4,180,227	1,141,991	1,741,382	1,435,998	1,577,348	186,980	18,679,288
1887	8,379,782	3,559,507	1,037,426	1,773,567	1,531,850	1,974,887	129,084	18,386,103
1888	7,817,030	2,941,863	876,862	1,860,012	1,839,869	1,902,195	180,677	17,418,510
1889	6,346,722	3,067,039	866,430	1,876,194	1,963,123	3,348,067	167,679	17,655,256
1890	6,636,444	2,699,055	1,041,109	1,615,119	2,009,637	3,481,432	232,104	17,714,902
1891	7,011,300	3,571,050	1,238,733	2,008,678	1,806,389	3,008,755	332,969	18,977,878
1892	6,340,724	3,203,922	1,179,856	2,236,732	2,042,198	2,849,483	1,088,254	18,941,171
1893	6,407,279	3,746,121	1,133,368	2,218,905	1,694,930	4,443,963	1,042,093	20,686,661
1894	6,547,387	4,351,526	1,119,738	2,303,386	1,650,968	3,950,478	787,087	21,719,573
1895	6,213,131	4,403,158	976,836	1,867,920	1,584,473	4,401,354	752,466	20,199,338
1896	6,070,895	4,799,433	976,126	2,025,754	1,605,674	4,183,999	745,543	20,407,425
Totaux	177,942,367	80,940,323	25,042,091	52,755,301	27,966,807	45,458,906	5,644,846	415,746,655

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

CAPITAUX ET HOMMES EMPLOYÉS À L'EXPLOITATION DES PÊCHERIES.

Les tableaux qui suivent font voir que l'année dernière 75,000 hommes ont été occupés à l'exploitation de nos pêcheries, et qu'ils se sont servi de rets et d'autres engins de pêche représentant dans l'ensemble un capital de plus de *neuf millions et trois quarts de dollars.* Outre 1,200 goélettes et remorqueurs évalués à deux millions de dollars et manœuvrés par 9,735 matelots, 65,500 pêcheurs, qui se sont répartis sur 35,400 bateaux évalués à plus d'un million de dollars, ont travaillé sur la mer pour y gagner leur vie avec 6,344,450 brasses de rets.

En 1896 l'outillage de la pêche du homard représente une somme de $1,114,920, partagés entre les 665 homarderies dispersées sur le littoral des provinces maritimes ; il a fallu 1,100,000 casiers pour les alimenter. Plus de 14,000 personnes ont été employées à l'exploitation de cette industrie.

TABLEAU COMPARATIF donnant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche au Canada, ainsi que la valeur du matériel employé depuis 1879 jusqu'à 1896.

Années.	Navires.			Bateaux.		Valeur des rets et seines.	Valeur d'autre matériel de pêche.	Total du capital placé.
	Nombre	Tonnage.	Valeur.	Nombre	Valeur.			
						$	$	$
1879	1,183	43,873	1,714,917	25,616	854,289	988,698	456,617	4,014,521
1880	1,181	45,323	1,814,688	25,266	716,352	985,978	419,564	3,936,582
1881	1,120	48,389	1,765,870	26,108	696,710	970,617	679,852	4,113,049
1882	1,140	42,845	1,749,717	26,477	833,137	1,351,193	823,938	4,757,985
1883	1,198	48,106	2,023,045	25,825	783,186	1,243,366	1,070,930	5,120,527
1884	1,182	42,747	1,866,711	24,287	741,727	1,191,579	1,224,646	5,014,663
1885	1,177	48,728	2,021,633	28,472	852,257	1,219,284	2,604,285	6,697,459
1886	1,133	44,605	1,890,411	28,187	850,545	1,263,152	2,720,187	6,814,295
1887	1,168	44,845	1,989,840	28,092	875,316	1,499,328	2,384,356	6,748,840
1888	1,137	33,247	2,017,558	27,384	859,953	1,594,992	2,390,502	6,863,005
1889	1,100	44,936	2,064,918	29,555	965,010	1,591,085	2,149,138	6,770,151
1890	1,069	43,084	2,152,790	29,803	924,346	1,695,358	2,600,147	7,372,641
1891	1,027	39,377	2,125,355	30,438	1,007,815	1,644,892	2,598,124	7,376,186
1892	988	37,205	2,112,875	30,513	1,041,972	1,475,043	3,017,945	7,647,835
1893	1,104	40,096	2,246,373	31,508	955,109	1,637,707	3,174,404	8,681,557
1894	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	1,921,352	4,099,546	9,439,116
1895	1,221	37,829	2,318,290	34,268	1,014,057	1,713,190	4,208,311	9,253,848
1896	1,217	42,447	2,041,130	35,398	1,110,920	2,146,934	4,527,267	9,826,251

TABLEAU indiquant le nombre, le matériel et le rendement des homarderies au Canada durant l'année 1896.

Provinces.	Nombre de personnes employées	Matériel.					Pêche.				
		Etabliss. de conserves.	Valeur.	Nombre de trappes.	Valeur.	Valeur totale du matériel.	Nombre de boîtes.	Valeur.	Frais ou vivant.	Valeur.	Montant total.
			$		$	$	liv.	$	ton'x.	$	$
Nouvelle-Ecosse	3,839	206	192,085	587,612	313,145	505,230	5,363,300	750,861	7,627	572,044	1,322,905
Nouveau-Brunswick	4,208	198	112,500	205,621	167,805	280,305	2,355,807	329,813	1,357	106,490	436,303
Iles du Prince-Edouard	3,748	174	109,123	219,105	117,432	226,555	2,028,709	284,019	....	....	284,019
Québec	2,380	87	39,705	94,551	63,126	102,831	1,158,822	162,235	4	300	162,535
Totaux	14,175	665	453,413	1,106,889	661,508	1,114,921	10,906,638	1,526,928	8,988	678,834	2,205,762

Tableau comparatif indiquant le nombre d'hommes employés pour faire la pêche depuis 1879.

Années.	Nombre d'hommes à bord des navires.	Nombre d'hommes à bord des bateaux.	Nombre total de pêcheurs.
1879	8,818	52,577	61,395
1880	8,757	51,900	60,657
1881	8,359	50,679	59,056
1882	8,498	52,785	61,283
1883	9,966	52,259	62,225
1884	9,968	51,854	61,822
1885	9,539	53,282	62,821
1886	8,927	53,073	62,000
1887	8,911	55,247	64,158
1888	9,574	53,109	62,683
1889	9,621	55,382	65,003
1890	8,726	55,000	63,726
1891	8,666	56,909	65,575
1892	8,330	55,34 8	63,678
1893	8,899	58,854	67,753
1894	9,525	61,194	70,719
1895	9,804	61,530	71,334
1896	9,735	65,502	75,237

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux de pêche, des rets, etc., ainsi que le nombre des pêcheurs au Canada, 1896.

Province.	Pêcheurs.		Navires.			Bateaux.		Rets à mailler et seines.		Valeur des rets à chambres, trappes, enclos, etc.	Valeur des homarderies et trappes à homard.	Valeur approximative des réfrigérants, glacières, boucans et autres appar'ls non énumérés.	Valeur totale.
	Navires.	Bateaux	Nombre	Tonnage.	Valeur.	Nombre	Valeur.	Brasses.	Valeur.				
					$		$		$	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse.	5,801	19,174	593	25,465	878,675	14,549	315,020	2,516,791	659,768	199,024	505,230	512,036	3,069,753
Nouveau-Brunswick....	1,035	10,235	274	3,758	131,160	5,562	243,887	772,230	541,991	223,007	280,305	458,109	1,878,459
Ile du Prince-Edouard.	86	4,668	17	493	12,050	2,069	55,551	93,059	36,570	9,920	226,555	31,345	371,991
Québec..	242	13,173	40	1,600	34,450	6,961	186,399	320,541	161,000	102,236	102,831	212,821	799,737
Ontario.	433	2,865	*86	2,673	231,900	1,370	104,842	1,745,435	236,665	137,870	....	127,255	838,532
Colombie-Britannique..	†2,071	13,854	193	6,802	646,395	3,981	190,430	628,665	480,200	....	....	1,297,553	2,614,578
Manitoba et du T.N.-O.	67	1,533	*14	1,655	106,500	906	14,791	267,735	30,740	....	....	101,170	253,201
	9,735	65,502											
Total	....	75,237	1,217	42,447	2,041,130	35,398	1,110,920	6,344,456	2,146,934	672,057	1,114,921	2,740,289	9,826,251

*Presque tous des remorqueurs. †Y compris les navires employés à la pêche du phoque et leurs équipages.

SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES.

On trouvera plus loin, à l'annexe n° 12, un rapport du commandant O. G. V. Spain sur les opérations du service de protection des pêcheries pendant la campagne de 1897. Nous constatons avec plaisir que ce service a été fait encore une fois d'une façon très satisfaisante.

A l'exception des steamers fédéraux *La Canadienne* et *Stanley*, qui n'ont pas été mis en activité, la flotte des croiseurs était à peu près la même qu'à l'ordinaire, et comprenait: les steamers *Acadia*, *Constance*, *Curlew*, *Aberdeen*, *Petrel*, *Dolphin* et les goélettes *Osprey* et *Kingfisher*. Le *Petrel* et le *Dolphin* ont croisé sur les grands lacs d'Ontario, et tous les autres sur les côtes de l'Atlantique. Le *Quadra* a été employé une partie du temps à la protection des pêcheries sur la côte du Pacifique. Le rapport du capitaine Walbran sur ce dernier service se trouve à la page 288; les rapports des autres commandants de croiseurs sont aussi publiés comme supplément à l'annexe 12.

Le nombre des navires de pêche des Etats-Unis qui ont profité des licences *modus vivendi* a été, cette année, de près de 50 pour 100 moindre qu'en 1896.

Un seul navire de pêche étranger a été saisi, au cours de la dernière campagne, pour infraction aux lois de douane. Ce navire, le *Carrie E. Philips*, fut ensuite relâché sur paiement d'un dépôt.

Vers la fin de la campagne, le commandant Spain a particulièrement veillé à l'observation de la période de clôture établie pour le homard. Plusieurs milliers de casiers et d'appareils qui avaient été tendus illégalement furent confisqués et détruits.

La somme totale dépensée pour ce service pendant le dernier exercice est portée à $99,357.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS SUR LES PÊCHERIES.

Un rapport complet sur cette division du service par M. W. M. Huchins, commis en charge à Halifax, forme l'annexe C du rapport concernant le service de protection. En l'absence de chiffres officiels exprimant le rendement des pêches en 1897, ce rapport, qui a trait aux principales espèces de poissons dans les quartiers de pêche les plus importants, offre beaucoup d'intérêt.

PISCICULTURE.

Le rapport concernant la pisciculture en 1897, par le professeur E. E. Prince, commissaire des pêcheries, forme l'annexe n° 11. Il rend compte de toutes les opérations, telles que capture du poisson reproducteur, cueillage des œufs, etc., qui ont été faites dans les différentes piscifactures.

Il y a maintenant quinze piscifactures de l'Etat; mais celle de Dunk-River, à l'Ile du Prince-Edouard, et celle de Selkirk, au Manitoba, n'ont pas opéré l'année dernière.

Près de *deux cent millions* d'alevins ont été éclos et distribués avec succès par les treize établissements en 1897; sur ce nombre il y avait quatre-vingt-dix millions de petits homards.

Dans le cours de l'été l'établissement de Miramichi, de concert avec les autorités provinciales, a essayé de produire artificiellement de la truite de ruisseau.

Les dépenses de ce service se sont élevées à $27,330, c'est-à-dire plus de $10,000 de moins que l'année précédente.

OSTRÉICULTURE.

Un compte rendu complet des opérations de la dernière saison, par l'expert E. Kemp, forme une annexe des rapports concernant la pisciculture, page 268.

M. Kemp commença les opérations à Shédiac, où il a trouvé les huîtrières libres d'herbes à anguille et les huîtres croissant bien. Il visita ensuite Baie-du-Vin, dont il fut satisfait, sauf de quelques déprédations qui avaient été commises. Ensuite il consacra son temps à visiter et choisir des champs d'ostréiculture au Cap-Breton, à la Nouvelle-Ecosse et à l'Ile du Prince-Edouard. M. Kemp visita aussi un emplacement de près de 500 acres dans le comté de Bonaventure, près de Carleton, au sujet duquel il fit un rapport favorable et où une compagnie de Québec s'est organisée pour entreprendre la culture des huîtres sur une grande échelle.

QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Cette question a particulièrement occupé l'attention pendant l'année qui vient de finir, et par la correspondance diplomatique qui s'est échangée entre les différents gouvernements intéressés et par les réunions de conférences et de commissions auxquelles elle a donné lieu.

La conférence des experts en phoques s'est réunie et a terminé ses travaux à Washington durant l'automne, et des négociations diplomatiques ont depuis été entamées pour en arriver à une solution satisfaisante de la question qui occupe depuis si longtemps l'attention des trois parlements intéressés.

Les avocats de ces derniers ont terminé, au mois d'octobre, leurs plaidoyers devant la commission à Halifax, et les commissaires ont rendu leur sentence arbitrale dans une séance qui a eu lieu à Boston dans le cours de décembre.

Un article de M. R. N. Venning, qui forme l'annexe n° 13 du présent rapport, traite de cette question : il fait connaître les principaux points qui se sont développés dans le cours de l'année, y compris les statistiques, les résultats de la campagne, les propositions de modifications à faire aux règlements, les demandes de conclure des arrangements supplémentaires pour mettre les présents règlements à effet, des données scientifiques sur les phoques, etc.

RAPPORTS SPÉCIAUX.

Le présent rapport est immédiatement suivi de trois articles spéciaux d'une nature scientifique par le professeur Edward E. Prince, commissaire des pêcheries du Canada. Tous ceux qui s'intéressent au poisson les liront avec utilité :—

1. *Les Pêcheries du Canada.*
2. *Sur le traitement et l'implantation des alevins de saumons.*
3. *La propagation de l'achigan.*

CONCLUSION.

Campagne de pêche de 1897.

Dans le cours des cinq dernières années la valeur des pêches canadiennes n'a été qu'un peu plus de vingt millions de dollars. Un coup d'œil jeté sur les rapports préliminaires de nos différents inspecteurs et fonctionnaires nous font craindre que le rendement de la dernière campagne n'égale pas celui de 1896.

Dans les provinces maritimes la pêche du *homard*, qui occupe à peu près 14,000 personnes et emploie plus de 1,000,000 de casiers pour alimenter 665 homarderies, représentant ensemble un capital de plus de $1,000,000, accusera une quantité considérablement diminuée: heureusement, cependant, que les prix ont été plus élevés qu'à l'ordinaire. La pêche du *maquereau* semble diminuer constamment; néanmoins, quelques-uns des poissons qui ont été pêchés étaient très gros, et ont obtenu de hauts prix sur les marchés étrangers. Il est possible que la *morue* ait été aussi abondante que jamais; mais les prix étaient plus bas, et les demandes de l'étranger étaient passablement limitées.

La fabrication des conserves de *saumon* dans la Colombie-Britannique a dépassé tous les résultats obtenus jusqu'ici. La capture totale de ce poisson opérée en 1897 est estimée à 49,000,000 de liv.

ILE DU CAP-BRETON.

L'inspecteur Bertram dit que, nonobstant le nombre plus grand des homarderies et un prix plus élevé payé aux pêcheurs, la production est de beaucoup inférieure à la précédente. Ce résultat est dû aux mauvais temps, ainsi qu'à la rareté du crustacé. En général les pêcheurs n'ont pas profité du prolongement de la saison de pêche. Le prix de la morue sèche étant très bas, la pêche de ce poisson n'a pas été exploitée avec autant de vigueur qu'autrefois. A propos de cette industrie, l'inspecteur dit: "Il n'y a pas de doute que l'une des causes du prix insignifiant que commandait la morue est l'immense quantité de morue française qui s'est introduite sur les marchés naguère occupés par le produit de nos pêcheurs. A Terreneuve et à Saint-Pierre, les pêcheurs français reçoivent une prime de $2 par quintal pour le poisson qu'ils prennent. Cet encouragement a donné à l'industrie un élan tel que les pêcheurs français capturent ajourd'hui 60 pour 100 de morue de plus qu'avant de recevoir la prime de leur gouvernement. Les pêcheurs du Canada et de Terreneuve se plaignent amèrement de l'avantage que les pêcheurs français ont sur eux, et de la concurrence qu'ils ont à soutenir de la part d'étrangers dans leur pays même." La migration du hareng de printemps et d'automne a été aussi fructueuse qu'autrefois, mais celle du gros hareng d'été a totalement manqué. La cause de cette rareté n'est pas expliquée, et c'est une perte sensible pour l'île, car le gros hareng a toujours été l'objet d'une pêche facile, et le poisson même rapportait bon prix. Le rendement du maquereau sera l'un des plus médiocres dont il soit fait mention. Les prix étaient élevés. La pêche du saumon, et à la ligne et aux rets, a donné satisfaction—cette dernière spécialement. La rivière Margaree devient le rendez-vous des sportsmen.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'inspecteur Hockin dit que les pêcheries de son quartier auront produit en 1897 les résultats suivants: morue, égrefin, merluche et merlan, à peu près 90 pour 100 de la capture de l'année dernière ; hareng, augmentation de 60 pour 100; maquereau et gasparot, diminution de 50 pour 100, tandis que le homard et le saumon ont diminué d'environ 20 pour 100. Quant aux poissons secondaires, ils n'y aura pas de différence notable avec les années précédentes.

L'inspecteur Ford, des comtés de l'ouest, rapporte que si les banquiers ont fait une assez bonne campagne, les pêcheurs de la côte n'ont pas été aussi heureux. Les prix étaient désespérément bas. Le hareng donnera autant, plus peut-être, que l'année précédente. Le maquereau paraît avoir déserté cette partie de la côte ; il a totalement manqué. Le homard devient rare ; il faut aujourd'hui avoir un plus grand nombre d'hommes et un outillage plus considérable pour obtenir la même production ou même une plus faible. M. Ford dit que les baies et les bancs sont épuisés, et que la propagation naturelle des espèces ne suffit pas à combler les vides créés par une pêche excessive.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'inspecteur Pratt, des côtes de la baie de Fundy, écrit que, quoique la grève des employés aux sardinières du Maine ait probablement nui à la pêche du hareng, les résultats généraux seront cependant satisfaisants. Le hareng est venu plus tard que d'habitude sur les fonds de Grand-Manan, et la capture des gros poissons sera au-dessous de la moyenne. Le hareng produira à peu près la même quantité qu'en 1896, avec une légère augmentation en valeur. La morue accusera une forte diminution, attribuée à la rareté du poisson.

L'inspecteur Chapman, des comtés de l'est, dit que quoique les pêches de son quartier aient plus que doublé depuis 1890, et qu'elles s'élèveront probablement à plus de $3,000,000, il lui faut accuser une diminution pour la première fois depuis qu'il est en charge. " Ce déficit," dit-il, " est principalement produit par le saumon, le maquereau et l'éperlan, avec la diminution ordinaire dans le paquage du homard. La morue était abondante, mais les mauvais temps et les bas prix peuvent aussi avoir légèrement réduit la capture de cet excellent poisson. L'éperlan n'était pas moins abondant qu'en 1896, mais le temps n'a pas été aussi favorable que pendant l'été précédent. Le froid s'étant prolongé fort avant dans le printemps, on croit que c'est pour cette raison que le saumon a tant retardé à remonter les rivières ; mais il paraît que les étangs sont bien remplis cet automne. Le maquereau a presque totalement manqué sur toutes les parties de la côte."

L'inspecteur Miles, des comtés de l'ouest et de l'intérieur, y compris Saint-Jean, attend un meilleur rendement des pêcheries en général, attendu que les prix du poisson étaient plus élevés et que la pêche a été plus exploitée. S'il y a diminution dans la capture de l'alose, du gasparot et de la sardine, il y aura notable amélioration dans le rapport du saumon, du homard et de la morue. Capture moyenne de hareng.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. J. A. Matheson, qui a succédé à M. Perry comme inspecteur des pêcheries de l'Ile du Prince-Edouard, dit que le produit des pêches de 1897 sera inférieur à

celui des années précédentes. Le paquage des homards est moindre, mais grâce à la hausse des prix, la valeur collective ne sera pas beaucoup plus faible. Le mauvais temps et la rareté de la boitte ont passablement contrarié les pêches de la morue et de la merluche et réduit la capture de ces deux poissons. Ici aussi le maquereau a fait défaut; la plus vilaine pêche en cinquante ans. "La pêche des huîtres," ajoute ce fonctionnaire, "a été faite avec énergie, stimulée sans aucun doute par le cours exceptionnellement élevé des prix. Jusqu'ici c'était le comté de Prince, spécialement la baie Richmond, qui fournissait les huîtres; mais la grande demande dont celles-ci étaient l'objet ont amené l'exploitation des huîtrières du comté de Queen, qui étaient autrefois peu recherchées. Comme l'ostréiculture semble provoquer un certain intérêt, on peut s'attendre dorénavant à des rendements considérables." Il se fait de grands préparatifs pour la pêche de l'éperlan en décembre. Les rivières et les lacs à truites sont en bonne condition, et offrent amples exercices aux sports et aux touristes.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Le Dr Lavoie, officier des pêcheries ayant charge de la division du golfe Saint-Laurent, dit que les opérations de pêche ont été en somme satisfaisante, et que les pêcheurs de la côte du nord n'ont rien à craindre d'un long hiver. La morue a donné abondamment partout, sauf aux îles de la Madeleine, où le rendement a été médiocre. Il est vrai que la pêche de la morue a été quelque peu négligée pour celle du homard autour des îles. Il a été pris de la morue dans le haut du Saint-Laurent jusqu'au cap Chatte et à Carleton dans la baie des Chaleurs, où on ne l'avait pas vue depuis des années. Néanmoins, le prix de ce poisson s'est maintenu très bas. Le hareng a paru abondant, et sa capture n'a été limitée que par la rareté des éléments nécessaires au salage. Peu de maquereau. Le rendement du saumon sera bien au-dessous de celui de l'année dernière, qui avait été exceptionnel. Le déficit survenu dans le paquage du homard a été compensé par des prix plus remunératifs. Les casiers ont été sérieusement avariés par des tempêtes, au mois de juin. Le nombre des homorderies augmente toujours; aux îles de la Madeleine seulement il y a maintenant 62 établissements de ce genre.

ONTARIO.

Dans l'Ontario, la capture sera moyenne. On dit que la pêche a été spécialement bonne dans le lac Ontario. La proximité et le facile accès de bons marchés donnent aux pêcheries de cette province une grande valeur pour tous les intéressés.

MANITOBA.

L'inspecteur R. L. Tupper écrit que la dernière campagne de pêche a créé des désappointements. S'attendant à ce que le marché ne serait pas actif, les marchands avaient limité l'approvisionnement à leurs entrepôts froids, et ils furent obligés d'en sacrifier plusieurs tonnes au printemps. La stagnation du commerce aux Etats-Unis et un hiver très doux qui a permis de faire la pêche sur les grands lacs et les rivières de l'est généralement fermés par la glace à cette époque, ont augmenté la production et considérablement réduit les prix. La pêche de l'esturgeon a été vigoureusement exploitée: ce poisson et son caviar sont hautement appréciés et rapportent une

bonne rémunération. La demande de doré augmente; ce poisson est maintenant coté sur le marché aussi bien que le poisson blanc. On croit que le lac Winnipeg fournira une capture un peu meilleure de toutes les espèces à l'exception du poisson blanc. Il s'est fait de grandes pêches durant l'été dans la partie méridionale du lac Manitoba, qui sera bientôt épuisée si elle n'est pas surveillée de près.

Maintenant que les communications par chemin de fer s'étendent jusqu'au lac Winnipegosis, il va attirer des foules. Plusieurs pêcheurs qui travaillaient naguère sur le lac des Bois demandent aujourd'hui des permis pour le lac Winnipegosis. Bien que la saison ait été exceptionnellement orageuse, elle s'est passée sans pertes de vie et sans accidents graves.

Les gens sont enchantés d'avoir vu la piscifacture reprendre ses opérations, car ils ont foi dans ses bons résultats.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

L'inspecteur E. W. Miller, qui a succédé à M. Davidson, fait le court rapport suivant: "Le nombre des permis de pêche demandés en 1897 aura été moindre que l'année précédente, mais la quantité pêchée sera probablement plus considérable, parce que le gibier est devenu plus rare dans les régions du nord. Les lacs qui avaient été rempoissonnés au moyen d'alevins ont donné cette année des résultats très favorables, et il est probable que le département recevra de nombreuses demandes à cet égard.

Les sauvages commencent à mieux apprécier la nécessité de périodes de clôture, mais la misère qui règne parmi les métis dans quelques localités rend difficile la stricte application des règlements. La pêche pour l'exportation est restreinte à la rivière Saskatchewan, et elle n'a pas été bien profitable. Les fossés d'irrigation pratiquées dans l'Alberta méridional ont eu un mauvais effet sur ses cours d'eau à truite, et il y aura beaucoup de soins à prendre pour harmoniser les intérêts en conflit.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'inspecteur John McNab dit que le saumon *sock eye* a été exceptionnellement abondant dans la rivière Fraser, et que plus de 40 millions de boîtes ont été paquées sur cette rivière seulement. De fait, le saumon abondait tellement que l'insuffisance de main-d'œuvre et de matériaux a empêché une production plus considérable. Des 65 saumoneries en opération, 45 se trouvent sur la rivière Fraser et 21 sur la côte. Le paquage sur la côte et les rivières du nord sera au-dessous de la moyenne. Une entreprise nouvelle, l'exportation directe en Angleterre de saumon frais par des steamers pourvus d'entrepôts froids, a été tentée à titre d'essai ; de même aussi une exportation de saumon salé au Japon. Si ces entreprises donnent un résultat satisfaisant, il n'y a pas de doute qu'elles prendront bientôt de grandes proportions. En somme le rendement du saumon, dans la Colombie-Britannique, est estimé à 49,000,000 de livres pour la saison de 1897. La pêche de l'esturgeon devient rapidement une industrie de haute valeur. L'esturgeon de la rivière Fraser est de grandes dimensions et de qualité supérieure. Il peut être pêché facilement au moyen de rets; mais l'on se sert encore beaucoup de lignes de fond, ce qui fait grand tort à la

pêcherie et aux pêcheurs honnêtes. La pêche du flétan fait aussi de rapides progrès ; la capture totale de ce poisson se chiffrera par près d'un million de livres.

41 goélettes seulement ont fait la chasse aux phoques cette année, contre 64 en 1896. Le nombre total des peaux est porté à 30,410, contre 55,667 l'année dernière.

Outre le saumon, le flétan et l'esturgeon, les eaux de cette province occidentale contiennent à foison une grande variété de poissons comestibles de valeur qui prennent chaque année plus d'importance.

OBSERVATIONS.

Il est généralement reconnu que la statistique des pêches, bien qu'elle ait une grande valeur, est nécessairement incomplète ; sa compilation est extrêmement difficile. Par les inspecteurs et les officiers de pêcheries tous les efforts sont faits pour obtenir des données complètes devant servir à un usage officiel ; mais pour des raisons manifestes les rapports annuels du département, loin d'exagérer le rendement des pêcheries canadiennes, l'affaiblissent sans aucun doute ; mais "en justice pour les officiers qui fournissent les relevés détaillés de chaque campagne de pêche (nous citons un précédent rapport), il faut faire observer que, considérant le nombre restreint de personnes employées à un salaire nominal et (sauf de rares exceptions) à très faible dépense pour leurs déboursés, et la vaste étendue de côtes plus ou moins inaccessibles qu'elles ont à surveiller, l'exactitude générale des données qu'elles recueillent sous les ordres du département fait certainement honneur à leur travail et à leur intelligence."

Il reste acquis, comme la chose a été affirmée il y a trois décades, qu'il n'existe pas au monde un pays possédant des pêcheries plus belles que celles de l'Amérique du Nord. Comme propriété nationale, elles sont inestimables; comme champ d'industrie et d'entreprise, elles sont inépuisables. Outre leur importance générale pour le pays comme source de richesse maritime et de commerce, elles ont aussi une valeur spéciale pour les habitants. La grande variété et la qualité supérieure des produits de la mer et des eaux de l'intérieur offrent un aliment nutritif et économique qui convient admirablement aux besoins domestiques d'une population mixte et laborieuse. Ces pêcheries ont aussi une grande valeur pour ceux des nôtres qui font le commerce maritime soit séparément ou en rapport avec l'agriculture. Les principales localités où se fait la pêche ne présentent pas d'ordinaire des conditions favorables à l'agriculture; elles sont restreintes sous le rapport de l'étendue et de la fertilité, et elles sont sujettes à certains désavantages de climat. La fécondité des eaux voisines constitue une compensation. Pour cette seule raison, les pêcheries marititimes et fluviales auxquelles les sujets britanniques ont droit sur ce continent ont une valeur particulière.

Aussi, qu'on les envisage comme abondantes et importantes pour la subsistance domestique, ou comme une ressource infiniment précieuse, capable d'augmenter un développement sans cesse croissant et une reproduction illimitée, employant un capital qui se chiffre par plusieurs millions de dollars et donnant de l'ouvrage à des centaines de milliers de personnes,—encourageant les entreprises maritimes, la marine commerciale et le commerce étranger, et tenant en activité la classe si indépendante des marins—les eaux fécondes qui entourent la côte des possessions de l'Amérique britannique du Nord et celles qui forment leurs grands lacs et leurs

rivières magnifiques, présentent à nos yeux une propriété nationale plus riche et plus permanente qu'une simple estimation en argent pourrait l'exprimer.

Il est au plus haut point satisfaisant de voir que les sujets britanniques se rendent compte davantage chaque année de leur vaste importance, et que les Canadiens surtout sont aujourd'hui plus que jamais jaloux de les conserver comme la partie la plus riche de notre héritage colonial.

Le fait que des nations étrangères se sont toujours attachées avec ténacité aux droits et aux libertés communes qu'elles ont pu acquérir dans ces pêcheries, et l'ardeur qu'elles mettent à profiter de ces privilèges lucratifs, constituent la meilleure preuve extrinsèque de leur possession et le témoignage le plus éclatant de leur valeur industrielle et commerciale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

RAPPORTS SPÉCIAUX.

I.—Les Pêcheries du Canada.

II.—Traitement et implantation des alevins de salmonides.

III.—Propagation de l'achigan.

PAR LE

PROFESSEUR E. E. PRINCE, B.A., F.L,S

Commissaire des Pêcheries du Canada.

1897



I.

LES PÊCHERIES DU CANADA

PAR LE PROFESSEUR EDWARD E. PRINCE, COMMISSAIRE FÉDÉRAL DES PÊCHERIES, OTTAWA.

L'année dernière la Société Royale du Canada me fit l'honneur de m'inviter à prononcer le discours annuel à sa séance du mois de mai. Il n'est pas d'usage de publier sous une forme permanente un discours de ce genre; mais ayant été prié, cette année, de fournir un petit article sur les pêcheries au *Handbook* préparé par la *British Association for the Advancement of Science*, qui eut sa 66e réunion à Toronto, j'ai réuni mes notes et je leur ai donné la forme d'un résumé.

L'esquisse qui suit est basée sur le discours et l'article en question. Sa publication est d'autant plus opportune que nous n'avons pas, à proprement parler, d'ouvrages qui rendent pleine justice aux ressources piscicoles du Canada et à leur administration. Il existe, il est vrai, des comptes rendus écrits par Joncas, Lemoine et d'autres, des rapports sur les pêcheries provinciales publiés par Perley, Knight et des écrivains moins connus; mais les grandes pêcheries de l'ouest n'ont pas encore reçu l'attention qui a été accordée à celles de l'est, et c'est la première fois, croyons-nous, que les pêcheries générales font l'objet d'une étude spéciale.

On ne saurait contester que les pêcheries du Canada sont les plus vastes en étendue et les plus variées dans leurs produits. Les eaux canadiennes, sur les bords du Pacifique et de l'Atlantique, fourmillent de poissons qui ont la plus haute valeur économique, tandis que nos grands lacs, qui sont en réalité des mers intérieures, couvrent plus de 1,000 milles; nos petits lacs féconds, dont le nombre est infini, et les nobles rivières qui s'étendent jusqu'aux confins de notre immense territoire, offrent le champ le plus vaste à l'exploitation des industries piscicoles.

La valeur annuelle des pêches fluviales et maritimes est diversement estimée, mais elle ne peut pas être beaucoup au-dessous de $30,000,000. Les relevés officiels —la chose est généralement admise—accusent plutôt une moins-value, attendu qu'il se consomme d'énormes quantités de poissons dont il est extrêmement difficile de faire une énumération exacte, et qu'il s'opère dans des régions bien lointaines des captures gigantesques dont il n'est pas rendu compte aux autorités. Généralement les pêcheurs mettent de la mauvaise volonté à faire connaître d'une façon précise la quantité et la valeur de leurs prises, et souvent, spécialement sur les grands lacs, les navires américains achètent de nos pêcheurs canadiens des cargaisons de poissons qui n'entrent pas dans la statistique fédérale.

Le développement des pêcheries a été phénoménal. En 1850, leur valeur ne dépassait pas $150,000; en 1852 elle avait doublé, et en 1859 elle s'élevait à $1,407,000, tandis que dix ans plus tard (1869) elle atteignait $4,376,526. En 1872 elle faisait plus que doubler et arrivait à $9,570,116; en 1877 elle était de $12,005,934; de $18,386,103 en 1887, et l'estimation officielle la porte à $20,407,424 cette année. Et ce chiffre ne couvre pas la valeur du poisson consommé par les Sauvages, les Esquimaux et les colons des lointaines régions du Canada, non plus que les vastes quantités exportées de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et d'autres eaux éloignées.

Ces pêcheries sont exploitées par une armée de pêcheurs, au nombre de 75,237, possédant bateaux, rets et engins qui représentent une valeur d'environ $10,000,000. Elles entretiennent aussi plusieurs industries profitables, dont quelques-unes sont très importantes, comme la construction de bateaux, la fabrication de rets, de ficelle, de boîtes de ferblanc, etc. Le sommaire suivant, suggéré par le système de régions territoriales que sir William Dawson a établi dans son ouvrage sur " l'Age de glace", reconnaît sept grandes divisions, caractérisées chacune par des pêcheries plus ou moins distinctes.

DIVISIONS RÉGIONALES.

(1.) La division Atlantique, allant de la baie de Fundy à la côte du Labrador, et embrassant les pêches en haute mer et sur les côtes—morue, maquereau, égrefin, flétan, hareng, merluche, homard, huîtres, phoques et baleine blanche (*Beluga*). Valeur annuelle, $10,000,000.

(2.) Les estuaires et les eaux intérieures des provinces maritimes (Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard et Québec), où se font les pêches du saumon, de l'alose, du gasparot, du bar, de l'éperlan, et dans les lacs celles du ouananiche ou saumon d'eau douce, de la grosse truite grise ou touladi, du maskinongé, etc. Valeur annuelle, $2,000,000.

(3.) Les grands lacs et leurs tributaires : poisson blanc de lac, grosse truite de lac, poisson blanc plus petit (erronément appelé hareng de lac), esturgeon, doré, achigan, truite tachetée, maskinongé, brochet, et plusieurs carpes, mulets et barbotes. Valeur, $2,000,000.

(4.) Les grands lacs du Nord-Ouest, y compris la province du Manitoba et les eaux du nord, qui fournissent : poisson blanc de lac, esturgeon, doré, tullipi (un poisson blanc particulier), brochet et laquèche (un véritable hareng d'eau douce). Valeur, y compris les nouvelles industries du caviar et des noues d'esturgeon, $1,000,000.

(5.) Le Pacifique intérieur ou plateau des Montagnes Rocheuses, comprenant des pêcheries peu développées—saumon de lac, poisson blanc de lac, truite de lac, truite de rivière, et plusieurs cyprins dont aucun ne ressemble à leurs congénères de l'est. Valeur annuelle, faible et indéterminée.

(6.) Les pêcheries de la côte du Pacifique, qui sont à peu près inexploitées, sauf celles du saumon dans les estuaires. Il existe au moins sept différentes espèces de saumons du Pacifique appartenant au genre *Oncorhynchus*, à l'exclusion du *Salmo gairdneri* la tête d'acier. Le flétan, la morue noire, l'oolâchan (espèce d'éperlan), l'anchois, le hareng, l'éperlan et une grande variété d'autres poissons de bonne qualité abondent, mais ils ne sont pas utilisés comme ils devraient l'être. Il y a aussi la pêche du requin et de la baleine, et quelques huîtrières. A part la pêche des phoques à fourrure, qui est une industrie maritime et qui représente une valeur d'au moins $1,000,000, les pêcheries côtières peuvent être évaluées à $4,000,000.

(7.) La baie d'Hudson et la région peri-arctique (de la baie Angora à la rivière Mackenzie). La baleine, le morse, la truite de mer, l'inconnu (ressemblant à un énorme poisson blanc de rivière), le brochet, le mulet, l'esturgeon, et possiblement le saumon et la morue, se rencontrent dans ces vastes eaux, dont la baie d'Hudson à elle seule dépasse la Méditerranée en étendue. Les champs les plus riches qu'il y ait au monde pour la pêche à la baleine se trouvent dans cette partie peu connue du Canada au large de l'embouchure de la rivière Mackenzie et jusqu'au cap Chudleigh, dans le détroit d'Hudson, où la baleine et le morse étaient jusqu'à tout récemment très nombreux. " Les eaux de l'archipel arctique du Canada sont destinées—a-t-on dit avec raison—à être la demeure finale des léviathans qui ont été chassés des latitudes de Terreneuve aux endroits où leurs survivants ont cherché une retraite."

CÔTES ET LACS.

Il convient de dire que les sept divisions régionales embrassent: sur l'Atlantique, une côte canadienne d'au moins 10,000 milles de long, et sur le Pacifique une côte d'au moins 8,000 milles; tandis que les parties des grands lacs (Supérieur, Huron, Erié et Ontario) qui se trouvent dans le territoire britannique contiennent un champ de pêche dont l'étendue est calculée à 72,700 milles carrés, et la moitié des eaux douces du monde entier. A ces vastes eaux il faut ajouter des rivières géantes, comme le Saint-Laurent, le roi des fleuves du continent américain, qui arrose 367,000 milles carrés; la Mackenzie (plus de 2,000 milles de long), la Saskatchewan (2,000 milles), la Fraser et la Rouge (chacune 600 milles), et d'autres comme les rivière La Paix, Nelson, Albany, Grande-Baleine, Skeena, Ottawa, Saint-Jean, Ristigouche et Miramichi qui, toutes, abondent en poissons de premier ordre.

Dans cette immense étendue continentale il y a peu de rivières qui n'offrent point à l'amateur de pêche des jouissances exceptionnelles. Les rivières à saumon

des provinces maritimes n'ont pas d'égales, et celles de l'intérieur, habitées spécialement, à l'est par la truite mouchetée, à l'ouest, surtout dans l'Ontatio, par l'achigan et le maskinongé, sont incomparables sous ce rapport. La grosse truite de la rivière et du lac Nipigon jouit d'une réputation nullement moindre que celle du ouananiche ou saumon d'eau douce du lac Saint-Jean.

Les principales rivières à saumon du Nouveau-Brunswick et de Québec, telles que la Ristigouche, la Miramichi, la Saint-Jean et ses tributaires, la Nipissiguit, la Cascapédia, la Saguenay, etc., sont pour la plupart affermées par des particuliers ou par des clubs, parmi lesquels plusieurs viennent des Etats-Unis, et dont on aperçoit les cottages sur les bords pittoresques de ces eaux. Les sportsmen attachent une si grande valeur à ces fonds que la Cascapédia, qui peut être citée comme exemple, était, il n'y a pas bien longtemps, donnée à bail par le gouvernement provincial de Québec au prix de $6,125 par année. Bien que la pêche à la ligne pour la truite et d'autres poissons, sauf le saumon, fut autrefois gratuitement permise dans les différentes provinces, l'accroissement du nombre des sportsmen et l'affermage de lacs et de rivières ont rendu nécessaire d'établir des restrictions efficaces. C'est ainsi que, dans l'Ontario, personne, à l'exception des Canadiens résidants, ne peut pêcher à la ligne pour l'achigan, le maskinongé, la truite, etc., sans un permis qui s'obtient du reste à prix modéré. Le commissaire des terres de la couronne, Toronto, est autorisé à donner des permis gratuits pour les eaux touchant aux terres de la couronne, et les visiteurs temporairement domiciliés au Canada ont le privilège de pêcher sans permis ou licences. Dans des eaux aussi nombreuses et aussi vastes que celles du Canada, le pêcheur à la ligne n'a que l'embarras du choix pour se livrer à son penchant, et des fonds comme ceux des Mille-Iles attirent chaque année des légions de sportsmen. Dans chaque province il y a nombre d'eaux poissonneuses où l'amateur de pêche peut exercer son habileté.

Dans les parties des rivières soumises aux influences de la marée le ministère de la marine et des pêcheries accorde des licences et des baux pour la pêche commerciale, et dans l'estuaire de rivières comme la Ristigouche et la Miramichi la pêche du saumon aux rets est exploitée en grand pour le marché. Dans le havre de Saint-Jean la pêche aux rets est sous contrôle municipal; mais ailleurs le gouvernement fédéral possède le pouvoir d'accorder des licences et des baux. Comme je l'ai déjà dit, les gouvernements provinciaux ont le droit de donner des permis pour les rivières non sujettes aux marées, dans les cas où les bords de ces rivières ne sont pas concédés; mais dans les cas contraires, ce droit est attribué aux propriétaires riverains. Dans la Nouvelle-Ecosse et l'Ontario les eaux, en général, ne sont pas affermées, et les droits des propriétaires riverains n'ont pas été très généralement exercés.

Il importe de remarquer que les pêcheries côtières canadiennes de l'Atlantique, qui embrassent une étendue de plus de 15,000 milles carrés, sont exploitées non pas seulement par nos pêcheurs, mais encore par ceux des Etats-Unis et de la France en vertu de traités internationaux. Les grands lacs sont aussi, pour la plupart, divisés entre les Etats-Unis et le Canada; et les prises canadiennes accusées par la statistique ne sont, dès lors, qu'une partie du rendement total de ces eaux.

Dans la baie d'Hudson et les mers du nord, ainsi que dans les eaux côtières canadiennes du Pacifique, des pêcheurs étrangers ont très considérablement empiété sur les ressources piscicoles du Canada. Ajoutons qu'il existe aussi de vastes eaux qui n'ont pas encore été exploitées et des ressources importantes qui ajouteront avant longtemps à la valeur annuelle des pêcheries canadiennes.

L'importance des industries de la pêche n'a pas été méconnue dans le passé. Un département ministériel chargé de l'administration des pêcheries et des affaires maritimes fut créé lors de la confédération en 1867; avant cette époque le service des pêcheries était fait par une division, organisée en 1859, du département des terres de la couronne du Haut-Canada.

Le contrôle que les gouvernements provinciaux exercent encore dans l'Ontario, Québec et les autres provinces, est exercé par les commissaires des terres de la couronne dans les différentes provinces. Depuis la confédération les vastes pêcheries du Dominion ont été sous le contrôle direct d'un membre du cabinet (le ministre de la marine et des pêcheries) à Ottawa. Le ministre a un député qui agit immédiate-

ment sous ses ordres et qui administre le département, tandis qu'un commissaire des pêcheries, qui est aussi inspecteur général, remplit des fonctions consultatives et exécutives importantes. Indépendamment du personnel ordinaire des fonctionnaires et employés de l'intérieur, il y a un corps d'employés de l'extérieur qui veillent à l'exécution des règlements, au service des licences, de la statistique, etc., et qui coûtent annuellement $120,000.

Ce corps comprend: douze inspecteurs qui reçoivent de $700 à $1,500 par année; plusieurs centaines de gardes-pêche revêtus des pouvoirs de magistrats pour les fins de la loi des pêcheries et qui reçoivent de $100 à $900, et un nombre encore plus grand de gardiens temporaires dont la solde varie de $1.50 à $2 par jour. Une flotte de croiseurs armés, coûtant annuellement $100,000 à peu près, fait la patrouille sur les côtes et sur les grandes eaux de l'intérieur, surveillant les opérations des pêcheurs étrangers et des pêcheurs canadiens dans les eaux du Canada. Bref, nous avons un service de primes pour encourager l'exploitation des pêcheries de l'Atlantique qui nous ont été garanties par le tribunal de Halifax (23 novembre 1877), dont la décision arbitrale nous a fait donner une somme de $5,500,000 par les Etats-Unis en considération des concessions que nous accordions aux pêcheurs américains de pêcher dans les eaux côtières canadiennes de l'Atlantique. De ce chef le parlement nous vote annuellement une somme de $160,000 qui est distribuée parmi les pêcheurs des provinces maritimes qui vont exercer leur industrie en haute mer. Les travaux du département des pêcheries sont donc extrêmement variés et importants. Feu le professeur Brown Goode, commissaire des pêcheries des Etats-Unis, disait dans une conférence tenue à Londres en 1883: "Il me semble que le ministère canadien de la " marine et des pêcheries est l'une des organisations les plus importantes qu'il y ait " au monde, et que le mode employé par lui pour réunir la statistique devrait être " étudié avec beaucoup de soin par les autres pays. Nous n'avons rien de ce genre " aux Etats-Unis." La réunion et la publication des données statistiques est certainement une part importante des travaux de notre ministère.

Les modes de protection et de restauration adoptés par le ministère de la marine et des pêcheries sont les suivants:

(1) Période de clôture pour prévenir la capture de poissons chargés de frai.

(2) Permis de pêche, spécifiant l'espèce des rets, leur quantité, la dimension de leurs mailles.

(3) Prohibition d'obstructions, de pollutions, etc.

(4) Protection des frayères, du frai, du poisson précoce, etc.

(5) Pisciculture comme moyen de donner un supplément à la reproduction naturelle et d'introduire du poisson dans des eaux nouvelles.

Ce dernier mode est mis en pratique par quatorze piscifactures sous la direction du commissaire des pêcheries. Les saumon (de l'Atlantique et du Pacifique), la grosse truite de lac et le poisson blanc de lac y sont produits, et elles les expédient gratuitement si les eaux pour lesquelles il est demandé lui conviennent. A Pictou, N.-E., un établissement affecté à la reproduction artificielle du homard produit annuellement de 100 à 160 millions de crustacés minuscules. Les opérations de pisciculture coûtent de $30,000 à $40,000 par année, et, en 1895, près de trois cents millions d'alevins des poissons que je viens de nommer ont été distribués dans les diverses provinces.

Un facteur très efficace qui contribue à protéger le poisson, c'est la prohibition d'obstructions créées par les barrages ou par des rets ou autres engins de pêche. Les grands chenaux des rivières peuvent n'être pas obstruées, et la loi exige que les rets ou tout autre engin laissent au moins les deux tiers du courant d'une rivière ou d'un cours d'eau libres afin que le poisson puisse monter. Elle décrète aussi que les propriétaires de moulins établissent et entretiennent en bon ordre des passes migratoires pour faciliter cette ascension; dans des cas spéciaux le département est autorisé à se charger d'une moitié des frais, si le ministre des pêcheries le juge nécessaire. Un article de la loi ordonne spécialement que le poisson ne doit pas être contrarié dans ses pérégrinations le dimanche, et que tous les rets, etc., doivent être sortis de l'eau ou levés afin de lui laisser libre passage. Dans la Colombie-Britannique la pêche est interdite pendant trente-six heures chaque semaine afin de

laisser monter régulièrement une certaine proportion de la migration hebdomadaire du saumon.

Un bureau de renseignements établi en 1889, servi par 50 à 60 postes télégragraphiques et placés sous la direction du commandant de la flotte de protection, fait connaître chaque jour aux pêcheurs les mouvements du poisson et les endroits où ils peuvent se procurer de la boitte.

Le tableau suivant fait voir, en séries graduées, les différentes espèces de poissons et les produits de ces espèces, avec la valeur relative de chacune, en 1895 et1896.

Numéro.	Espèces de poissons.		1895.		1896.	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
				$		$
1	Morue, séchée	qtx.	806,415	3,630,279	809,608	3,610,935
2	do langues et noues de	brls.	824	8,240	845	8,450
3	Saumon, conservé en boîtes	liv.	28,858,897	2,886,479	29,872,740	2,988,258
4	do frais	"	4,872,770	794,964	5,439,942	965,029
5	do saumuré	brls.	3,825	42,312	3,186	36,498
6	do fumé	liv.	56,460	8,962	49,133	11.894
7	Hareng, salé	brls.	511,470	2,301,616	490,171	2,183,559
8	do frais	liv.	11,556,085	295,705	22,289,796	504,893
9	do fumé	"	10,051,613	203,235	10,980,430	221,292
10	Maquereau, salé	brls.	35,554	497,756	37,765	528,710
11	do frais	liv.	2,068,236	238,899	2,427,972	199,033
12	Homard, conservé en boîtes	"	12,345,592	1,666,388	10,906,638	1,526,928
13	do vivant ou frais	ton'x.	7,374	543,708	8,988	678,834
14	Merluche, séchée	qtx.	73,424	186,890	94,808	241,68.
15	do noues	liv.	47,931	23,966	69,867	34,933
16	Egrefin, séché	qtx.	120,758	422,653	125,122	421,204
17	do fumé	liv.	231,000	22,050	1,116,000	72,180
18	Merlan, séché	qtx.	59,507	148,767	88,781	221,118
19	Truite	liv.	6,926,116	692,189	6,950,986	690,699
20	do	brls.	1,040	10,400	2,275	22,750
21	Poisson blanc	liv.	14,249,399	767,307	13,374,000	773,345
22	Eperlan	"	9,022,157	451,108	9,970,805	498,539
23	Flétan	"	3,977,350	270,901	3,672,625	253,435
24	Alose	brls.	9,639	98,181	8,586	87,370
25	Anguille	liv.	909,270	54,556	1,037,535	62,252
26	do	brls.	9,984	96,880	7,333	70,690
27	Gasparot	"	48,108	192,432	52,616	209,194
28	Sardines	"	188,089	377,292	86,981	176,414
29	do conserves	boîtes.	924,000	46,200	576,700	28,835
30	Achigan	liv.	1,159,870	85,567	1,294,595	94,442
31	Doré	"	7,678,411	303,296	6,897,810	274,931
32	Brochet	"	3,592,975	103,325	3,594,790	99,008
33	Maskinongé	"	455,535	27,332	807,950	48,477
34	Esturgeon	"	1,749,520	155,176	2,403,801	152,757
35	Seiche	brls.	15,055	60,220	24,500	98,000
36	Carrelet	liv.	252,432	12,622	189,159	9,613
37	Ouinaniche	"	100,000	6,000	90,000	5,400
38	Huîtres	brls.	47,673	192,292	48,574	194,296
39	Moules	"	20,022	69,027	19,791	70,960
40	Perche	liv.	1,010,580	29,729	1,333,550	38,840
41	Petite morue	"	2,910,510	138,525	2,657,465	137,832
42	Oulachons	"	594,200	30,625	581,500	29,550
43	Poisson commun et mêlé	brls.	80,850	296,789	104.832	284,639
44	Consommation non comp. d. les chiffres ci-dess.		1,938,230	269,282	1,894,856	287,896
45	Peaux de phoques à fourrure (Col.-Britan..		71,359	713,590	55,677	501,093
46	do à poil	"	16,469	18,753	16,808	19,157
47	Peaux de loutres de mer	"	16	2,000	23	4,025
48	do marsouins	galls.	205	820	222	5,328
49	Huiles de poisson	brls.	620,613	248,246	557,140	224,633
50	Poisson employé comme boitte	"	234,696	352,047	256,146	384,219
51	Poisson employé comme engrais	ton'x.	105,209	52,605	127,658	63,830
52	Guano de poisson		3,615	51,155	3,416	49,540
	Total			20,199,338		20,407,424
	Total, augmentation					208,086

MODES DE PÊCHE.

Une douzaine au moins d'engins de pêche employés pour approvisionner les marchés méritent, vu leur importance, d'être notés en passant. Les deux principaux sont le rets à enclos et le rets à mailler. Ce dernier est établi dans l'eau comme une muraille, fixé au fond par des poids et suspendu par des lignes et des bouées ou flottes, et le poisson, en essayant de passer entre, s'y prend par la tête et est étranglé. Le rets à enclos se compose d'un *leader* ou maître-guide qui arrête le poisson et le conduit dans un enclos d'où il lui est impossible de sortir. Au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, on se sert de rets à enclos en treillis ou en fascines pour prendre la sardine, le hareng et le maquereau. On emploie aussi des rets à chandeliers pour le saumon, etc., et ces engins, au lieu de l'emprisonner vivant, l'étranglent. Le verveux est peut-être l'engin le plus en usage pour pêcher le poisson inférieur, tel que la barbote, le mulet, la perche, etc. On se sert d'un engin spécial, la nasse, pour l'anguille.

La seine est l'engin le plus efficace et le plus fructueux; mais vu sa nature destructive, on en a découragé l'usage. A l'emploi exagéré de la seine dans le passé peut être attribuée la diminution accentuée, en certains endroits, de pêches naguère fécondes. Les éperviers et les rets à poches sont employés pour prendre l'éperlan, le bar et l'alose—surtout en hiver, où, tendus à travers la glace, ils opèrent des captures immenses.

CONSERVES DE SAUMON ET DE HOMARD.

La fabrication des conserves de saumon et de homard (saumon sur la côte du Pacifique, et homard sur la côte de l'Atlantique) constitue l'entreprise piscicole la plus remarquable qu'il y ait au monde, sous certains rapports. Neuf à dix millions de saumons sont annuellement consommés pour l'exploitation de cette industrie dans la Colombie-Britannique, et quatre-vingts à cent millions de homards sont mis en conserves dans les six ou sept cents homarderies établies sur les côtes du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard, de Québec et de la Nouvelle-Ecosse.

HUÎTRES.

Finalement, l'huître, qui diffère de l'espèce européenne parce qu'elle est dioïque et cent fois plus féconde, est distribuée sur de vastes étendues tout le long de la côte de l'Atlantique, et fait de ces régions les huîtrières les plus de valeur. Le rendement annuel, 50,000 à 70,000 barils, ne représente que la dixième partie de ce que serait le rapport possible s'il y avait culture systématique et pêche judicieuse. Depuis six ans le ministère des pêcheries a fait, avec l'aide d'un expert, des opérations destinées à restaurer et à rendre plus productives certaines huîtrières importantes.

POISSONS MARCHANDS ET DE CHOIX.

Il est nécessaire d'ajouter quelques mots concernant certaines espèces de poissons ayant une importance moyenne pour le commerce ou pour le sport, et qui sont soit particulières aux eaux de notre continent ou intimement liées aux espèces européennes. La morue, l'égrefin, le flétan, le maquereau, le saumon, le doré, le brochet, l'éperlan, l'anguille, etc., n'ont pas besoin de mention spéciale; mais d'autres espèces, comme le poisson blanc, le bar, etc., exigent quelques observations.

Poisson blanc, *Coregonus clupeiformis* (Mitchill). Ce salmonide d'eau douce est allié au lavaret et au chabot d'Europe. En poids il varie de 2 à 16 livres; son corps est gros, l'épaule descend abruptement à la tête, qui est très petite, les mâchoires sont dépourvues de dents, le museau est obtus et la bouche contractée. Les grandes écailles argentées qui recouvrent ses flancs et, comme quelques-uns le croient, la blancheur de sa chair, lui ont valu le nom qu'il porte. Aucun poisson n'est plus justement estimé comme mets, et pour les explorateurs et les sauvages il est inappréciable, car, à l'inverse de celle du saumon, une diète continuelle de poisson blanc ne répugne jamais au goût. Il y en a plusieurs espèces qui abondent dans presque tous

les lacs depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et leur capture constitue l'une des pêches fluviales les plus importantes, dont le rendement se chiffre annuellement par 9,000 ou 10,000 tonnes, ou à peu près un cinquième du rapport annuel de la morue. Le petit poisson blanc, appelé cisco et hareng de lac, a acquis de la valeur dans ces dernières années, à mesure que le gros diminuait en abondance. Il se nourrit d'insectes et de petits crustacés, et, comme les salmonides en général, il se rend, l'automne, à ses frayères habituelles après avoir franchi, en bien des cas, des distances considérables.

La truite mouchetée ou truite de ruisseau du Canada (*Salvelinus fontinalis*, Mitchill) est alliée à l'ombre plus qu'à la truite de rivière commune (*Salmo fario*, L.) de l'Europe. Au lieu de flancs argentés avec des écailles comparativement grandes laissant voir de très petites taches rouges et noires, la truite mouchetée canadienne a de petites écailles, le dos vert foncé et les nageoires dorsales vivement diversifiées par des marques vermiculaires jaunes, les flancs tachetés de blanc, de rouge et de noir. Les nageoires rougeâtres appariées laissant voir une lisière antérieure blanche crème. Ce poisson est plus important pour le sport que pour le commerce, mais ses qualités intrinsèques sont inférieures à celles de la truite anglaise.

Le maskinongé (*Esox nobilior*, Le Sueur) a une ressemblance générale avec le brochet (*Esox lucius*, L.), mais il lui est supérieur sous plusieurs rapports. Ses qualités comestibles et intrinsèques sont remarquables, et souvent il atteint un poids de 70 livres. Tandis que le brochet est tacheté de blanc sur ses flancs bruns verdâtres, le maskinongé expose des taches brunes sur un fond pâle. Les rayons des branchies sont au nombre de 17 à 19, mais chez le brochet on en compte de 14 à 16. La plupart des eaux dormantes des provinces de Québec et d'Ontario contiennent ce beau poisson, mais il a beaucoup diminué en nombre, bien qu'il s'en fasse encore des pêches superbes dans les lacs Scugog, Rice, Simcoe et autres eaux de l'Ontario.

Achigan (*Micropterus*, Lacep). Deux espèces d'achigans sont hautement estimées par le pêcheur à la ligne. En poids ce poisson varie de 2 à 8 livres, et il est hardi, fort et vivace. Sa chair est ferme, blanche et excellente. Ses instincts paternels sont très connus. On trouve le bar (*Roccus lineatus*, Bloch) dans les eaux à marée le long des côtes de l'Atlantique. Il atteint un gros poids (de 15 à 40 livres), et offre un sport splendide. Après le saumon, c'est le poisson comestible le plus désirable; mais la destruction qui en est faite en hiver pendant qu'il repose dans les rivières, et la capture de bars précoces dans les rets à éperlan en ont singulièrement diminué l'espèce.

Barbues ou silures (*Ameiurus*). On en trouve une grande variété d'espèces dans les rivières et les lacs, et toutes sont caractérisées par les longs tentacules qui sortent des mâchoires supérieure et inférieure. En dimensions elles varient de 2 ou 3 pouces à 4 ou 5 pieds, et comme elles sont en bonne demande sur les marchés des Etats-Unis, il s'en fait des pêches considérables dans quelques localités.

Les deux ganoïdiens *Lepidosteus* (scombre) et *Amia* (chien de mer) abondent passablement dans les lacs et les eaux dormantes, spécialement en Ontario Ces poissons sont intéressants, car ils représentent les poissons armés, aujourd'hui disparus, qui abondaient aux âges dévoniens et carbonifères. Des deux groupes ganoïdiens, l'osseux et cartilagineux esturgeon appartient à ce dernier, et il a aujourd'hui une grande valeur commerciale. La plupart des esturgeons descendent à la mer; mais l'un d'eux (l'*Acipenser rubicundus* de LeSueur) est strictement un poisson d'eau douce et varie de 40 à 120 livres en poids, tandis que l'esturgeon géant de la B.C. varie de 500 à 1,200 livres.

Il est inutile d'ajouter à cette esquisse nécessairement courte des observations sur l'alose et les remarquables salmonides du Pacifique.

Depuis la découverte de ce vaste continent occidental la richesse et la valeur des pêcheries canadiennes ont toujours été reconnues, et, bien que les flottes de Norvège, du Portugal, d'Espagne, de France et d'Angleterre aient pendant des siècles fait la pêche dans les eaux du Canada, et que les anciennes possessions coloniales, les Etats-Unis et les provinces britanniques, y aient pris des quantités incalculables de poissons comestibles pour les marchés de l'ancien et du nouveau monde, elles sont encore les pêcheries les plus considérables et les plus variées qui existent.

II.

TRAITEMENT ET IMPLANTATION DES ALEVINS DE SALMONIDES.

PAR LE PROFESSEUR E. E. PRINCE, COMMISSAIRE FÉDÉRAL DES PÊCHERIES, OTTAWA.

J'ai publié, dans le rapport annuel de 1895, quelques notes sur la culture de la truite. Mes observations portaient principalement sur la manière de se procurer des œufs, sur le procédé de leur fécondation, et sur leur traitement pendant l'incubation. Ces notes paraissent avoir créé un vif intérêt, car à la suite de leur publication un grand nombre de particuliers ont essayé de la pisciculture, spécialement la culture de la truite mouchetée ou truite de ruisseau. Si j'en juge par les nombreuses communications qui sont parvenues au ministère des pêcheries concernant l'incubation et l'élevage de la truite, je vois se réaliser pleinement l'espoir que j'osais exprimer en disant : " il est évident que dans différentes provinces plusieurs personnes enthousiastes désirent entreprendre de la pisciculture particulière et seconder les efforts que déploie le ministère des pêcheries pour rempoissonner les eaux du Canada."

Il est vrai que dans le rapport en question je signalais, en conclusion, quelques-unes des conditions nécessaires, non seulement pour l'incubation heureuse des œufs de la truite, mais aussi pour l'élevage des alevins récemment éclos. J'ajoutais quelques détails sur la construction des viviers, et sur les mesures propres à garer les alevins contre le danger d'influences nuisibles ; en un mot, je faisais connaître les précautions à prendre pour obtenir les meilleurs résultats.

Les quatre principales conditions dont il faut tenir compte si l'on veut réussir dans l'implantation des alevins sont :

(1) L'âge le plus propice auquel les alevins peuvent être implantés.

(2) La saison et les conditions climatériques les plus favorables pour le transport.

(3) Les endroits à choisir pour l'implantation.

(4) Les précautions à prendre dans le transport des alevins.

Lorsque l'éclosion des œufs se fait sur une grande échelle, il est très nécessaire de commencer le travail de la distribution avec le moins de retard possible. L'arrivée des chaleurs amène des dangers que l'on évite en faisant l'implantation plus à bonne heure, lorsque les jours sont plus froids.

Les alevins qui viennent d'éclore porte en dessous de leur corps un sac de jaune d'œuf dont ils se nourrissent par le procédé de l'absorption. Lorsque ce sac est grand la manipulation des alevins est dangereuse, car l'enveloppe ou peau extérieure, étant extrêmement tendre, se brise facilement et cause leur mort. Il est donc plus prudent de les laisser dans les auges à incubation pendant dix ou vingt jours, au bout desquels la balle de jaune d'œuf a beaucoup diminué et l'alevin est devenu plus robuste. Naturellement, plusieurs causes peuvent entraîner la perte d'une grande proportion d'alevins de poisson blanc, de saumon et de truite s'ils sont retenus longtemps après l'absorption du sac de jaune d'œuf ou vitellus. Le champignon, qui peut aussi attaquer les œufs pendant l'incubation, est l'un des plus pernicieux. Ce que l'on appelle l'hydropisie dans le sac de vitellus n'est pas chose commune, l'inflammation ou l'obstruction des branchies est fréquente, mais le champignon est une épidémie qui souvent emporte des fournées entières d'œufs et d'alevins.

Le remède le plus ordinaire est le sel commun, dont on fait une solution, une forte saumure que l'on répand dans les réservoirs. Il est bon d'ouvrir le robinet d'alimentation de façon à laisser 2 ou 3 pouces d'eau dans le réservoir ; dans ce cas l'eau est convertie en un fluide qui n'a pas toute la force de l'eau de mer. Cette eau doit être complètement mélangée, et on doit y laisser les alevins pendant une demi-heure. D'ordinaire ce bain n'a pas un mauvais effet ; mais si l'alevin paraît s'affaiblir ou

devenir incommodé, il faut faire revenir l'eau douce. Un bain de cette nature fait beaucoup de bien ; mais il exige des précautions, car le jeune saumon immergé trop longtemps dans l'eau salée meurt par l'induration du sac de vitellus, qui devient dense comme du caoutchouc. Dans ces derniers temps un autre remède a été recommandé: le permanganèse de potasse, qui édulcore l'eau et détruit les germes organiques. La *Revue Scientifique* mentionne le fait qu'à l'exposition de Genève, en 1896, le permanganèse de potasse a été employé pour nettoyer l'Aquarium, et on prétend qu'il a empêché les spécimens de salmonides d'être attaqués par la saprolégnie. C'est une expérience à faire, et de plus amples expériences sont nécessaires pour établir son succès.

Dernièrement un expérimentateur a essayé une nouvelle méthode, et, avec un pinceau ou le pouce et le doigt il enleva le champignon ; puis à l'aide d'un pinceau en poil de chameau il étendit sur les parties affectées des alevins une solution composée de 18 grains de bichlorure de mercure diluée dans une bouteille de 6 onces, laissant écouler quelques secondes avant de remettre les alevins à l'eau qui était renouvelée chaque jour. Résultat: presque tous les alevins furent g uéris, et une seconde application opéra la guérison chez ceux sur lesquels la première n'avait pas suffi.

On a beaucoup discuté les mérites de l'implantation d'alevins petits et infirmes et celle de digitales tenues dans des étangs et nourries artificiellement. Il est admis qu'il résulte des pertes sérieuses lorsque les alevins sont ainsi renfermés, et les dépenses sont considérables si les alevins sont nombreux. Quelques-uns des pisciculteurs les plus éminents, tel que M. F. Francis, sont d'avis qu'il est préférable d'éloigner tout de suite les alevins, c'est-à-dire au moment où ils commencent à manger, et même avant. La plus forte raison en faveur de ce procédé,—à part les pertes et l'économie de temps, d'argent et de travail,—c'est que l'alevin, s'il est tenu dans des enclos artificiels et nourri, devient à demi-apprivoisé au bout de quelques mois, et lorsqu'on les lâche au milieu de ses congénères sauvages dans les rivières et les lacs, il devient victime, soit de la mort (à cause de son inexpérience à chercher la pâture), ou de poissons de proie contre lesquels il a été protégé dès le moment de son éclosion. Le saumon et la truite très jeunes attaquent leurs congénères plus faibles, et les digitales élevées artificiellement ne commencent certainement pas la vie libre dans des conditions d'égalité avec celles qui sont élevées naturellement. Donc il y a beaucoup à dire en faveur de l'implantation des alevins dans des eaux convenables immédiatement après leur éclosion et avant que le vitellus soit complètement absorbé. " Ils n'ont pas besoin de nourriture," dit Frank Buckland, " car ils sont soutenus par le contenu de la vésicule ombilicale, et en ce moment ils exigent surtout protection. Vous pouvez alors augmenter l'écoulement de l'eau, car une fâcheuse expérience m'a fait découvrir que l'eau qui suffit pour un nombre donné d'œufs ne suffit pas pour le même nombre d'alevins lorsqu'ils sortent de l'œuf." Cependant, il est de fait que souvent le jeune alevin prend de la pâture et avale de petites parcelles avant que le sac de vitellus ait été entièrement absorbé. En général le vitellus a disparu avant le 35e ou le 40e jour après l'éclosion. Si le sac est à moitié absorbé vers le 20e jour, alors l'alevin peut être implanté. Il lui reste suffisamment de nourriture pour arriver à l'époque où il s'habitue aux circonstances de sa nouvelle demeure et peut se pourvoir à lui-même.

La fraîche température d'avril, de mai et du commencement de juin, à moins que la saison ne soit tardive, est très favorable pour la distribution, et à cette époque les risques de pertes résultant de longs voyages sont moindres. Il faut éviter autant que possible ces voyages périlleux, mais ils sont souvent inévitables pour arriver aux parties basses des rivières qui conviennent le mieux pour y déposer les alevins.

On s'est souvent demandé si les alevins dont l'incubation a été prolongée sont plus forts que ceux qui ont été incubés plus tôt et dans une température plus élevée. Certainement la mortalité parmi des couvées de truite anglaise incubées dans une eau au-dessous de 40° F. est beaucoup moindre que lorsque l'eau est à une température plus élevée. On a constaté le même résultat pour la truite mouchetée canadienne.

Dans une couvée d'œufs qui étaient arrivés à une phase avancée dans une eau de 48° F. et qui furent ensuite placés dans des auges remplis d'une eau de 10° plus bas, l'éclosion n'eut lieu que le 120e jour, bien que les œufs éclosent au bout de 50 ou 60 jours sous l'effet d'une température plus élevée. Les alevins qui en proviennent sont plus robustes, et il en meurt moins dans les premières phases après leur sortie de l'œuf que parmi ceux qui ont été couvés à une température de 48° à 60°. Des expériences faites sur des frayères ont démontré que pendant de longs espaces de temps l'eau peut ne pas s'élever au-dessus de 34° ou 35° avant le mois d'avril, et la période d'incubation est alors prolongée à 150 ou 160 jours, avec le résultat que les alevins sont plus vigoureux et plus sains.

Dans les conditions naturelles, les alevins, après l'éclosion, ne doivent pas être soumis à une température très basse: une eau de 45° à 55° est celle qui leur convient le mieux. Leur transport aux endroits où il s'agit de les déposer est une affaire importante. Le voyage par voie ferrée, s'il n'est pas trop prolongé, leur fait peu de tort, si les boîtes ou réservoirs qui les contiennent ne sont pas placés trop près d'un foyer de chaleur. Une chaleur excessive dans les wagons est souvent fatale; mais le transport en chemin de fer est moins dangereux qu'en voiture par des chemins raboteux, surtout dans la forêt. Le transport en chaloupe ou en canot est de beaucoup préférable. Des canettes ou réservoirs spécialement préparés pour cet objet sont ce qu'il y a de mieux; elles devraient être faites de gros fer galvanisé (*) bien étamé, et contenir de 10 à 12 gallons d'eau. Elles peuvent avoir 24 ou 26 pouces de haut et 18 pouces de diamètre, mais doivent avoir la forme d'un cône tronqué, avec au centre un goulot étroit afin de prévenir autant que possible le rejaillissement et la perte de l'eau. Dans le goulot, qui a 6 pouces de diamètre, on adopte un petit bidon cylindrique dont le fond est fait de gaze métallique très mince. La gaze ne permet pas seulement la ventilation, mais au besoin elle sert à recevoir des morceaux de glace qui en fondant se mêle à l'eau dans laquelle se trouvent les alevins. On brise la glace en petits morceaux ou on l'écrase, si elle ne fond pas, et elle rafraîchit l'eau. Il ne faut jamais oublier que les alevins, surtout ceux des salmonides, ne peuvent impunément endurer la chaleur ni résister aux gelées. On a constaté que la glace, placée dans le couvercle de la canette ou du réservoir, a été fatale lorsque, dans de chaudes journées, les alevins ont été entourés pendant quelques heures d'une eau de 50° ou 60°. De là vient l'à-propos de les transporter dès les premiers jours du printemps, ou pendant la nuit et aux premières heures du matin lorsque la saison est plus chaude et plus avancée.

Il est reconnu que les alevins récemment élevés sont beacoup moins vigoureux que les œufs. Mais les œufs eux-mêmes sont très sensitifs pendant les premières semaines, et dans les trois semaines qui suivent leur éclosion il faut les exposer le moins possible aux secousses et aux traitements violents. Des œufs de saumon de 22 jours sont morts huit ou neuf jours après avoir été manipulés rudement au cours d'expériences entreprises par feu le Dr Francis Day, une autorité anglaise en fait de saumon; mais au bout du 47e jour, des causes très délétères, comme les impuretés chimiques, etc., peuvent seules leur être fatales, et les œufs embryonnaires sont extrêmement robustes. Il n'y a pas de doute que chaque année d'énormes quantités d'œufs sont détruites par la gelée dans les sources des rivières à saumon; il est certain qu'en 1881 les pertes ont été sérieuses dans plusieurs rivières de l'Ecosse. Le célèbre physiologiste Davy, frère de sir Humphrey Davy, avait mis des œufs de saumon dans la glace, et il a constaté qu'ils y avaient survécu; mais ses expériences ont été faites dans des conditions probablement plus graduelles que celles de la congélation près des sources d'une rivière.

Afin de garder les canettes fraîches on se sert souvent d'une chemise extérieure en fer, séparée par un vide de la canette intérieure contenant les alevins. Ces doubles canettes sont excellentes; étant beaucoup plus fraîches que les canettes ordinaires, les alevins peuvent y être expédiés avec plus de succès. Les alevins de poison blanc, qui sont très petits et délicats, peuvent au nombre de 15,000 à 25,000 être transportés dans une de ces canettes sans subir aucune perte si le voyage n'est

(*) Bien que le fer galvanisé soit la meilleure matière possible, il ne faut pas oublier que l'esprit de sel employé dans la soudure est très nuisible, et les canettes neuves doivent rester remplies d'eau pendant 8 ou 9 jours.

pas long et fatigant, mais pour les alevins de saumon et de de truite de ruisseau la moitié de cette quantité suffira. Quelques experts préconisent le principe de mettre la plus faible quantité possible d'alevins, de 3,000 à 5,000 au plus, dans chaque canette; mais quant aux alevins nouvellement éclos, avant que les branchies soient bien développées et qu'ils aient acquis leur pleine vigueur de larve, une plus grande quantité peut être sûrement expédiée dans chaque canette. Dix canettes constituent une bonne charge de voiture, et la plupart du temps il vaux mieux en mettre moins que cela. Aux fameux viviers de Howietoun, en Ecosse, le regretté sir James Gibson Maitland, dont la mort récente est déplorée par tous les pisiculteurs, se servait d'une canette de forme cônique d'un diamètre de 24 pouces au sommet.

La hauteur de cette canette était de 32 pouces, et son poids de 170 livres quand elle était remplie, en sorte que deux hommes pouvaient facilement la lever au moyen de deux gros manches fixés un peu au-dessous du centre de gravité, à environ 14 pouces du fond. Lorsqu'il faut transporter les canettes par les sentiers de forêts ou par des collines rocheuses, deux perches sont horizontalement attachées aux manches, et deux hommes marchant l'un devant l'autre transportent la canette. Plusieurs lacs écossais, situés aux plus hautes altitudes, ont été empoissonnés par ce moyen.

Les alevins doivent être implantés immédiatement après l'arrivée ; s'ils arrivent la nuit ou aux premières heures du jour, tant mieux, car alors l'atmosphère est fraîche. Dans tous les cas on ne doit pas perdre de temps, car chaque moment a son importance, et le plus tôt les alevins peuvent se jouer dans les eaux claires qui le reçoivent, plus sûr est le succès. Pour aucune raison on ne doit laisser les alevins passer la nuit dans les canettes. Quelques heures de retard peuvent amener de grands risques. Si par l'impossibilité de trouver une voiture, ou pour toute autre cause, il est absolument impraticable de les implanter de suite, il faut les surveiller constamment et mettre de l'eau fraîche dans les canettes, ou aérer l'eau à l'aide d'un soufflet ou par tout autre moyen. On produit facilement l'aération en enlevant l'eau de la canette avec une grande cuiller et en l'y laissant retomber avec rejaillissement ; mais en aucun cas on ne doit souffler dans un tube pour aérer l'eau. Ce moyen absurde a été employé par quelques manipulateurs ; mais en y souffiant l'air infecte des poumons, l'eau de la canette, déjà vicié par un gaz d'acide carbonique, devient encore plus vicié. Le moyen le plus sûr d'asphyxier et de tuer les alevins souffrant du manque d'oxygène, c'est de souffler de la bouche au milieu d'eux.

Puis, les alevins ne doivent pas subir des heurts, et il est nécessaire de ne pas manier les canettes rudement. " Les alevins ne peuvent pas beaucoup résister aux chocs ", écrivait M. Gibson Maitland. Le fond d'une canette employée pour le transport des alevins doit être raidi par des pièces transversales soudées en dessous, car s'il fléchit tant soit peu, les alevins sont bientôt fatigués, possiblement parce que le moindre mouvement du fond les effraie et épuise leurs forces. Le même auteur écrit encore : " Avec beaucoup de soin, les alevins peuvent être transportés pendant 24 heures ; mais le résultat n'est pas satisfaisant si le voyage est plus long."

Naturellement, de petites quantités d'alevins peuvent être envoyées plus loin et plus facilement que de grandes quantités. La ré-aération de l'eau est chose difficile. Elle ne peut être faite automatiquement, comme dans le cas des digitales, parce que le mouvement que l'eau acquiert fatigue les alevins. De fait, si l'on remplit la canette d'eau jusqu'au cône de zinc, c'est pour comprimer le mouvement.

Il suffit ordinairement, dans un long voyage, de changer l'eau à des intervalles convenables. C'est un fait bien connu que l'alevin de saumon et de truite, âgé seulement de 2 ou 3 semaines, agite activement ses nageoires pectorales d'un côté et d'un autre, et crée ainsi un courant qui aide à l'oxygénation de l'eau et à la respiration de l'alevin.

L'implantation du poisson est une opération très importante, et il a été publié à ce sujet une foule de conseils absolument hors de propos.

Il est clair que les alevins ne doivent pas être soudainement transférés d'une canette chaude à une autre canette d'eau qui est de plusieurs degrés plus élevée en température que le lac ou le cours d'eau.

Il faut en quelque sorte égaliser la température en mélangeant les deux eaux avant de vider les alevins. La température de l'eau dans laquelle ces derniers sont transférés ne doit pas être de plus de 6 degrés plus élevée ou plus basse que l'eau dans laquelle ils ont été apportés de la piscifacture.

Il est à peine nécessaire de dire que si les alevins ont à faire un long voyage pour être implantés, il est bon de tout préparer d'avance pour leur réception, afin que les voitures puissent partir aussitôt après l'embarquement des canettes. Avant de placer ces dernières dans la voiture, il convient d'enlever la glace que contient leur couvercle, à moins que l'atmosphère extérieure ne soit très chaude. Les canettes ne doivent jamais rester exposées aux rayons du soleil, mais on doit les en protéger au moyen d'une couverture ou d'un drap. On doit les rincer et rafraîchir parfaitement avant d'y mettre les alevins. Souvent il arrive que les alevins sont malades avant de quitter la piscifacture parce que cette règle n'a pas été observée, ou parce qu'ils ont été mis dans des canettes que le soleil a chauffées ou qui se trouvaient près d'un poêle.

Il est bon de s'assurer des endroits où le poisson fraie naturellement dans les rivières, et s'il ne s'y trouve pas de poissons de la même espèce, de savoir où existent les meilleures conditions naturelles. Ainsi les alevins de poisson blanc devraient toujours être déposés sur des fonds sablonneux, dans une eau assez peu profonde, ou bien là où il y a des chaînes de roches crevassées. Les alevins de truite de ruisseau et de saumon devraient être déposés près de la source des cours d'eau ou aussi haut que possible dans les tributaires des grandes rivières—évitant, toutefois, celles qui s'assèchent en été.

La truite de lac réussit mieux si elle est distribuée sur des hauts-fonds rocheux comme ceux que les reproducteurs choisissent pour frayer. Dans des endroits comme ceux-là les abris abondent, et l'alevin, aussitôt mis à l'eau recherche ces trous de roches où la protection de petits cailloux et de roches. Comme le brochet, le doré et autres poissons de proie sont occupés à frayer le printemps, il y a de ce côté-là moins de danger à craindre qu'on le suppose généralement. Si le crapais, le vairon, le petit mulet et le brochet paraissent en abondance, il vaut mieux choisir d'autres endroits d'où ces poissons destructeurs sont absents, ou, si on n'en trouve pas, les chasser en agitant l'eau, en premenant un rets sur le fond ou par tout autre moyen.

Il arrive souvent que le temps où les circonstances ne permettent pas d'arriver aux localités les plus favorables pour l'implantation, et que l'on soit obligé d'opérer celle-ci là où les apparences indiqueraient qu'il n'y avait pas d'alevins dans les conditions naturelles. Ayant acquis une certaine expérience en ces matières, je me crois obligé d'avouer que l'implantation d'alevins sur des fonds qui peuvent ne pas sembler être les plus avantageux produit de meilleurs résultats qu'on en attendait. L'accusation souvent portée contre des fonctionnaires chargés de cette mission—de déposer les alevins dans des endroits plus commodes pour eux-mêmes que convenables pour le fretin—est plus grave que pourraient le croire ceux qui n'ont pas d'expérience. Un homme se tenant sur la grève, un pied dans l'eau, peut déposer directement en eau profonde, tout près du bord, des alevins qui se mettent immédiatement à se réfugier quelque part. Ce qui vaut mieux encore, c'est de faire cette opération d'une chaloupe; dans ce cas, les alevins se répandent avant d'aller au fond: ils se massent d'abord pendant quelques minutes, puis ils se dispersent. Qu'ils survivent à cette opération et qu'ils s'en trouvent bien, il n'y a pas le moindre doute, car, comme je l'ai déjà dit, leurs principaux ennemis sont alors à frayer dans les bas-fonds marécageux. En préconisant ce système d'implanter les alevins au large lorsqu'il est difficile de les déposer en eau peu profonde, je m'appuie sur l'autorité de sir Gibson Maitland qui écrivait: "Nous avions d'abord l'habitude de déposer les alevins dans les eaux les moins profondes près de l'entrée des étangs; mais ils étaient si effrayés qu'ils s'agglooméraient en masses. Lorsqu'on les déverse doucement au large, ils se dispersent immédiatement, et en quelques minutes ils se répandent dans tout l'étang à la recherche de nourriture et d'abris."

III

PROPAGATION DE L'ACHIGAN

PAR LE PROFESSEUR E. E. PRINCE, COMMISSAIRE FÉDÉRAL DES PÊCHERIES, OTTAWA.

Il n'y a pas de doute que nous avons dans différentes parties du Canada d'innombrables nappes d'eau qui conviennent à l'achigan, mais qui ne sont présentement habitées que par des poissons inférieurs, ou pas habitées du tout. La combinaison dans les deux espèces d'achigan (achigan à petite bouche et achigan à grande bouche) des qualités d'un beau poisson de sport et d'un poisson comestible excellent, leur donne une valeur particulière ; aussi, leur culture artificielle et leur distribution sont affaire de grande importance. Leur nature intrépide et vigoureuse les rend propres à l'implantation dans des eaux nouvelles et qui n'ont pas encore été expérimentées, et, différents en cela du faible et timide poisson blanc, ils sont assez forts pour tenir tête à la perche, au doré, même au brochet.

Dans les piscifactures de l'Etat l'achigan n'a pas été couvé, et il ne se prête pas non plus à l'incubation artificielle dans des baquets ou dans des jarres de verre. En un compte rendu court mais complet publié dans le dernier rapport annuel (annexe n° 1), je disais que les œufs d'achigan ne sont pas favorables pour la culture artificielle parce qu'ils appartiennent à cette classe d'œufs qui sont recouverts d'un enduit mucilagineux qui les tient en masses tenaces. Je signalais (page 24) le fait qu'ils " sont généralement placés dans un nid de construction plus ou moins parfaite. Par cette enveloppe glutineuse ils sont attachés aux cailloux, aux brindilles et aux herbes marines avec lesquels le reproducteur construit une espèce de nid."

Des œufs de ce type, comme je le faisais remarquer dans le compte rendu en question, ne se prêtent point au traitement par les méthodes de l'incubation artificielle. Une très faible quantité seulement de ces œufs peuvent être amenés à maturité par l'exercice de soins et de précautions considérables, et encore les résultats sont-ils très inférieurs à ceux que l'on obtient avec des œufs séparés et non adhésifs comme ceux de la truite ou du poisson blanc. La raison de cet insuccès est complexe et provient de diverses causes, telles que de la difficulté d'avoir du frai mûr, la nature particulière des œufs qui empêche une aération parfaite, les matières en décomposition qui viennent se loger dans les masses d'œufs, et la contagion des œufs morts. Ces derniers offrent de grandes facilités à la germination de parasites et de champignons mortels. Les difficultés dont je viens de parler ont été signalées il y a une dizaine d'années par feu le professeur J. A. Ryder, qui, parlant d'œufs adhésifs comme ceux de l'achigan, disait : " Il est difficile d'empêcher les spores du *Saprolegnia* ou de l'*Achyla*—champignons ou moisissures aquatiques qui se trouvent dans toutes les eaux douces—de se loger ou de germer sur des œufs morts ou vivants. Ces champignons croissent si rapidement que leurs ravages s'étendent en très peu de temps sur un baquet entier d'œufs adhésifs. Les œufs sont détruits par le champignon, qui envoie des filaments dans leur substance, tandis que la maille du mycélium offre un logement à la boue—de telle sorte que les deux préviennent totalement la possibilité d'oxygéner les œufs, qui se trouvent étouffés."

Les premières expériences que j'ai faites des méthodes de pisciculture m'ont convaincu que des œufs qui adhéraient en masses, comme ceux du hareng de mer (*Clupea harengus*) et du lompe ou lièvre de mer (*Cyclopterus lumpus*) et d'autres espèces, une proportion considérable ne survivant pas à la période d'incubation, et comme les œufs morts ne pouvaient pas être séparés de la masse sans blesser les œufs sains agglomérés, les œufs adjacents devenaient fatalement atteints, et la putréfaction se répandait dans la masse entière.

Grâce à l'ingénieuse méthode d'amidon du professeur Reighard, les espèces représentées par les œufs adhésifs de doré peuvent être manipulées avec succès, et il

peut en être incubé une plus grande proportion que par toute autre méthode ; mais des œufs comme ceux de l'achigan sont spécialement difficiles à traiter par ces méthodes. La femelle de l'achigan, même lorsqu'elle est arrivée à maturité, peut encore retenir ses œufs par un grand effort musculaire, en sorte qu'ils ne coulent pas abondamment quand l'opérateur passe légèrement la main sous le ventre. Chez plusieurs poissons il est impossible à la femelle de retenir ses œufs lorsqu'ils sont bien mûrs, surtout si la pression est appliquée ; mais il en est tout différemment dans le cas de l'achigan femelle. Le mâle, lui aussi, présente une difficulté analogue, et tandis que le mâle du saumon, de la truite ou du poisson blanc se manipule aisément lorsqu'il est mûr et rende une bonne quantité de sperme ou de laitance, l'achigan mâle est très obstiné sous ce rapport.

Quelques pisciculteurs sont d'opinion que la seule méthode à suivre est de se procurer des reproducteurs des deux sexes à l'époque de la fraie, et après les avoir tués, d'en enlever les œufs mûrs et la laitance. On constate souvent que certains achigans mâles et femelles, lorsqu'on les obtient, ne sont pas mûrs en même temps, et que les déranger empêche le procédé de la fraie, en sorte que les éléments reproductifs arrivés à maturité ne sont pas déchargés. Nul doute qu'il y a de grandes pertes dans quelques eaux, spécialement dans les creeks peu profonds qui se dessèchent en partie ou totalement dans les mois de juin et juillet et plus tard. Ce sont précisément les mois les plus importants pour se procurer des achigans, car les œufs subissent alors l'incubation et les alevins éclosent.

Afin de sauver ces œufs et ces alevins en danger, l'Etat du Wisconsin adopta, il y a quelques années, un plan que nous trouvons exposé comme suit dans le rapport des commissaires de 1893-4:

" Dans l'été de 1893 les commissaires acquérait la conviction qu'il y aurait pour l'Etat grand avantage à sauver les alevins d'achigan qui se trouvaient dans les marécages de la rivière Mississipi. A l'époque des crues d'eau cette rivière forme, en débordant, de petits lacs et marécages le long de ses bords et sur les îles. Dans cette eau peu profonde l'achigan dépose ses œufs. Lorsque les eaux se retirent, les poissons retournent à la rivière. Les œufs éclosent par millions, et les alevins restent là pour périr, soit quand les marécages s'assèchent en été ou qu'ils se congèlent en hiver. M. Nevin a fait un examen soigneux, et après correspondance avec l'honorable M. Marchall McDonald, commissaire des Etats-Unis, il entreprit, en septembre 1893, de sauver ces alevins, plaçant les variétés communes dans les eaux les plus rapprochées, et transportant les achigans et les brochets dans d'autres parties de l'Etat. Ce travail était nouveau pour M. Nevin et ses aides quand ils commencèrent, et il était nécessaire d'essayer les méthodes ; mais on croit qu'il aura d'excellents résultats. Le surintendant Nevin dit dans son rapport: " Je regarde le sauvetage et la distribution des alevins de ces bas-fonds où ils périraient inévitablement, comme l'un des moyens les plus économiques et les plus pratiques à prendre pour rempoisonner nos lacs de l'intérieur. Tous les alevins ainsi implantés se font à n'importe quelles eaux de l'Etat, et les frais que nécessite cette opération sont très faibles en comparaison de ceux que coûterait la propagation artificielle des mêmes espèces, puisque nous avons maintenant un wagon de chemin de fer spécial pour transporter le poisson vivant." L'honorable Marshall McDonald écrit que " d'aucune autre façon pourrions-nous obtenir des résultats aussi importants avec une dépense aussi faible".

L'enlèvement des achigans adultes exige un soin spécial à l'époque de la fraie, car il peut arriver qu'ils aient déjà préparé leurs nids, qu'ils y aient déposé leurs œufs, ou même que leurs petits soient éclos. Ces alevins, s'ils sont laissés sans la protection de leurs parents, deviennent la proie de leurs ennemis carnivores. Les commissaires des pêcheries du Vermont, dans leur rapport de 1888, citent ce qu'a fait, avec une fournée d'alevins d'achigans abandonnés, M. C.-F. Holt, qui dit : " Lorsque je sortis le matin, la mère était partie. Je pensai que je pourrais m'emparer des alevins (ils venaient d'éclore) et les apporter à la maison, où je les élèverais à la main. Ainsi, chaussant mes bottes de caoutchouc, je me rendis au nid, où je trouvai, non pas les alevins, mais trois ou quatre écrevisses et quelques vairons qui avaient évidemment dévoré tous les petits. Une autre fois, dans les mêmes circonstances,

excepté que les œufs n'étaient pas éclos, les écrevisses avaient détruit tous les œufs. Je levai tous les petits cailloux sans trouver un seul alevin." Bien que les œufs paraissent éclore en huit ou dix jours, il faut garantir les alevins transparents et délicats pendant plusieurs semaines. Cette période de protection dure de un à deux mois.

On a essayé d'enlever les œufs du nid et d'élever les alevins artificiellement ; mais, comme je l'ai déjà dit, la difficulté d'aération est grande, et nombre d'œufs sont perdus par le champignon et le manque d'aération.

Les seuls modes réellement praticables de propager l'achigan par des moyens artificiels sont les simples méthodes (1) de transférer les poissons adultes, (2) les poissons à demi-adultes, ou (3) les alevins après que la période de protection paternelle est passée.

Du transport et de l'implantation des poissons adultes il n'est pas nécessaire de dire grand'chose. Le succès a couronné la transplantation partout où elle a été tentée, et les expériences entreprises par le marquis d'Exter, M. Alexander Begg, de Victoria, C.-B., M. Max von dem Berne, de Berneuchen, et par d'autres, en ont affirmé les bons résultats. Dans l'essai de M. von dem Berne trois poissons seulement, sur un nombre considérable, ont survécu ; mais ces trois poissons ont donné des œufs qui, après fécondation, ont produit au moins 1,300 petits. Le nombre d'œufs déposés par une seule femelle varie de 2,000 à 10,000.

Je cite de la narration de M. Silk les détails du voyage des achigans du marquis d'Exeter à travers l'Atlantique.

"Tous les achigans que j'ai apportés des Etats-Unis d'Amérique en 1878 venaient de la rivière Delaware. Je les avais mis dans des boîtes flottantes, prêts pour le transport. Le jour précédent le départ du steamer pour l'Angleterre, ils furent placés dans les réservoirs que j'avais préparés pour eux sur le bord de la rivière. Nous les transportâmes au chemin de fer sans aucune perte, et en arrivant à New-York nous les installâmes sur le grand pont du navire : il était alors 11 heures du soir, et nous étions partis de la rivière Delaware à trois heures de l'après-midi. Jusqu'à ce moment je n'avais pas éprouvé de perte ; mon plus grand ennui fut la température, qui se maintint toute la nuit à 78°. Avec de la glace je conservai l'eau aussi fraîche que possible. Je me tins toute la nuit près des réservoirs, pompant l'air toutes les cinq minutes et empêchant les gens d'y toucher. Lorsque le jour parut j'examinai les réservoirs, et je trouvai cinq poissons morts que j'enlevai aussitôt. Il était alors 5 heures du matin, et le navire devant partir une heure après. Je me fis aider par quelques hommes à changer l'eau des réservoirs. J'avais un réservoir de réserve que je remplis d'abord, puis je réduisis la température de l'eau à 58° de 75° qu'elle était en sortant de l'eau, et j'y plaçai les achigans ; je continuai ainsi jusqu'à ce que je leur eusse donné de l'eau fraîche à tous. Nous mîmes à la voile à 6 heures précises. Lorsque nous eûmes fait quelque milles en mer, je pris des arrangements avec deux passagers d'entrepont pour m'aider pendant le voyage. Il était alors 9 heures du matin. Je leur donnai des instructions sur ce qu'ils avaient à faire. Je les chargeai de faire la garde pendant deux heures chacun et de se relever l'un et l'autre aux heures des repas. Pendant la nuit je faisais moi-même quatre heures de garde ; puis je réveillais l'un de mes deux aides, et je lui remettais les poissons en bon ordre. S'il y avait des morts, je les enlevais immédiatement. Je me faisais un devoir de ne jamais aller dans ma cabine la nuit. Tout alla bien le premier jour, car il faisait plus frais ; mais ensuite nous entrâmes dans le gulf-stream ; l'air et la mer était très chauds, l'atmosphère 85° et l'eau de la mer 78°. C'est pendant ces cinq jours que nous perdîmes le plus de poissons. Chaque jour nous purifiions l'eau en la filtrant à travers une flanelle, nous jetions l'eau épaisse et sale et y ajoutions un peu d'eau fraîche provenant de glace fondue. Le sixième jour nous entrâmes dans une admosphère plus froide, et le poisson commença à se mieux porter ; la température était tombée à 57°. Nous faisions très peu usage de glace, excepté pour refraîchir l'eau. Nous continuâmes ainsi jusqu'à l'arrivée à Liverpool, après une traversée de dix jours. Ici j'eus de l'eau fraîche et j'en changeai tous les réservoirs. Le poisson n'y mit pas la moindre objection ; il était très alerte. Ce changement d'eau américaine en eau anglaise ne lui fit pas

de mal. Je fis transporter les réservoirs à la gare et placer sur un truck. Nous arrivâmes à Stamford en temps, et après avoir compté les poissons j'en trouvai 153. J'étais parti de la Delaware avec 250, de sorte que j'en ai perdu 97 en douze jours.

" En 1879 je fis un second voyage, je partis d'Amérique avec 1,200 achigans, et j'en avais 812 lorsque j'arrivai en Angleterre, ayant mieux réussi que la première fois. Tous ces achigans étaient pour le marquis d'Exeter, qui avait fait tous les frais de l'expérience. La plupart des poissons furent placés dans un lac appelé Whitewater, près Stamford, et appartenant à Sa Seigneurie. Aucun d'eux n'a encore été pêché. D'après ce que j'ai pu savoir, ils pèseraient chacun une demi-livre environ. Les premiers qui furent implantés dans ce lac auront 3 ans au mois d'avril, alors qu'ils commenceront à frayer, croit-on."

Pour les transporter seulement d'un lac ou d'une rivière à une autre dont la distance est comparativement courte, il n'est pas nécessaire de prendre plus que les précautions que l'on observe ordinairement pour le transport d'autres poissons vivants. Il est très sage de placer aussi peu que possible de poissons adultes dans un réservoir ou un baril, car les achigans sont pourvus d'épines dorsales très aiguës, et ils sont portés à se blesser sérieusement les uns les autres s'ils sont renfermés trop à l'étroit. Il faut leur donner deux fois plus d'espace qu'aux poissons dont les nageoires sont molles. Tout ce qu'il est nécessaire de faire pour les transplanter, c'est de se procurer de pêcheurs ou autrement des reproducteurs que l'on transporte vivants aux eaux qu'il s'agit de peupler.

On s'arrange avec des pêcheurs qui ont l'habitude de prendre des achigans avec un filet, et on leur recommande d'user de précautions afin ne pas les blesser en les retirant du filet et en les plaçant dans des boîtes qui doivent être immergées jusqu'au moment favorable à leur transport à destination ; cela peut se faire sans danger, si la distance à franchir n'est pas trop grande, en plaçant dix achigans ou plus dans des barils de dimensions ordinaires, soit de 30 ou 40 gallons, aux trois quarts remplis d'eau. Si le trajet doit être court, des voitures de roulage ou des traîneaux à ressort peuvent être employés ; pour de plus longues distances, l'envoi doit se faire par chemin de fer.

Nombres d'achigans ont été transportés de cette façon de Belleville, sur la baie de Quinté, à la piscifacture Newcastle, où sauf ceux qui avaient été gravement blessés par les rets sont arrivés sains et saufs ; et de grandes quantités d'alevins furent produites et élevées d'une façon naturelle dans ces enclos ou réservoirs circonscrits.

Le succès est certain si l'on apporte un soin et une attention ordinaires à la capture, au transport et à l'implantation des achigans. Il n'est guère nécessaire de parler du transport et de l'implantation des alevins d'achigan. Ils devraient être cueillis et réunis en bancs aussitôt après la période de protection paternelle. Les achigans de 2 à 4 pouces de long sont très propres à cela, et ils atteignent cette dimension dans l'automne de leur première année. Les achigans de 5 à 6 pouces ont un an à peu près, mais lors de leur éclosion ils ont à peu près $\frac{1}{4}$ de pouce de long. Dans un baril de 15 gallons, 1,000 petits achigans d'un an ont été transportés à une distance de 500 ou 600 milles; mais moins il y en a dans une canette ou un baril plus sûr est le succès du transport. L'achigan peut être transporté plus sûrement à la fin de l'automne, mais des transportations faites en juillet et en août ont souvent réussi.

En 1896, le ministère de la marine et des pêcheries a envoyé une petite consignation d'achigans de l'Ontario-Ouest à la Colombie-Britannique, et le dernier rapport nous apprend qu'une partie de ces achigans sont arrivés en bonne condition sur la côte du Pacifique. Par suite d'un accident et d'un retard dans les montagnes Rocheuses, plusieurs sont morts en route, cependant. Le petit achigan est très anthropophage, et l'on ne doit mettre dans le même réservoir que ceux qui ont une dimension à peu près uniforme.

En somme, le transport de poissons adultes est le plan le plus pratique et le plus susceptible de succès; 40 ou 50 placés dans un réservoir de dimensions modérées produiront, dans le cours de quelques mois en été, plusieurs milliers, de 50,000 à 100,000, d'alevins et s'acclimateront parfaitement.

ANNEXE No I.

DÉPENSES ET RECETTES.

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1897, le total des dépenses pour tout le service des pêcheries, sauf le gouvernement civil, s'est élevé à $443,586.78, soit plus de $34,025.87 de moins que le crédit voté pour cette fin.

Durant cette même période, le total des recettes provenant des loyers, des permis, des amendes et des ventes, y compris les patentes de *modus vivendi* accordées aux navires des Etats-Unis, s'est élevé à $106,469.55.

Service.	Dépense.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries	99,731 64	100,000 00
Pisciculture	27,330 73	40,000 00
Service de protection des pêcheries	99,357 41	100,000 00
Primes de pêche	154,389 77	160,000 00
Divers	62,777 30	77,612 65
Total	443,586 78	477,612 65

On en trouvera les détails, sous les titres respectifs, dans le rapport de l'auditeur général.

A part cela, le sommaire suivant indique les salaires et les déboursés des officiers de pêcheries dans les différentes provinces, ainsi que les dépenses occasionnées par l'entretien des établissements de pisciculture dans tout le pays.

Service.	Dépense.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries, Ontario	21,592 40	
do Québec	12,910 80	
do Nouveau-Brunswick	21,671 92	
do Nouvelle-Ecosse	23,682 33	
do Ile du Prince-Edouard	3,744 36	
do Manitoba	1,908 14	
do Territoires du Nord-Ouest	3,181 58	
do Colombie-Britannique	8,841 64	
Compte général	2,198 47	
Total	99,731 64	100,000

SALAIRES et déboursés des officiers des pêcheries—*Suite.*

Service.	Dépense.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pisciculture—Etablissement piscicole d'Ottawa	1,107 43	
do do de Newcastle	2,812 02	
do do de Sandwich	4,854 74	
do do de Tadoussac	2,459 27	
do do de Gaspé	1,623 30	
do do de Magog	451 11	
do do de Ristigouche	2,525 77	
do do de Bedford	1,200 13	
do do de Bay-View	2,146 85	
do do de Sydney	730 09	
do do de Miramichi	1,941 01	
do do de la rivière Saint-Jean	1,781 00	
do do de la rivière Fraser	2,840 62	
do do de Selkirk	24 79	
Compte géneral	832 60	
Total	27,330 73	40,000 00

Les dépenses, par provinces, se subdivisent comme suit:—

DÉPENSES.

	$ c.	$ c.
Ontario.		
Salaires des officiers	14,397 80	
Déboursés	6,707 99	
Divers	486 61	
Total		21,592 40
Québec.		
Salaires des officiers	8,015 57	
Déboursés	4,693 68	
Divers	201 55	
Total		12,910 80
Nouveau-Brunswick.		
Salaires des officiers	13,653 13	
Déboursés	7,879 70	
Divers	139 09	
Total		21,671 92
Nouvelle-Ecosse.		
Salaires des officiers	14,574 93	
Déboursés	8,921 00	
Divers	186 40	
Total		23,682 33
Ile du Prince-Edouard.		
Salaires des officiers	2,481 26	
Déboursés	1,157 40	
Divers	105 70	
Total		3,744 36

DÉPENSES—*Suite.*

	$ c.	$ c.
Manitoba.		
Salaires des officiers	1,323 95	
Déboursés des officiers	581 89	
Divers	2 30	
Total		1,908 14
Territoires du Nord-Ouest.		
Salaires des officiers	1,785 69	
Déboursés des officiers	1,350 64	
Divers	45 25	
Total		3,181 58
Colombie-Britannique.		
Salaires des officiers	4,921 47	
Déboursés des officiers	1,163 12	
Divers	2,757 05	
Total		8,841 64
Compte général		2,198 47
Grand total		99,731 64

PISCICULTURE.

	$ c.	$ c.
Etablissement piscicole de Newcastle.		
Salaires	450 00	
Dépenses diverses	2,362 02	
Total		2,812 02
Etablissement piscicole de Sandwich.		
Salaires	900 00	
Dépenses diverses	3,954 74	
Total		4,854 74
Etablissement piscicole d'Ottawa.		
Salaires	700 00	
Dépenses diverses	407 43	
Total		1,107 43
Etablissement piscicole de Tadoussac.		
Salaires	650 00	
Dépenses diverses	1,809 27	
Total		2,459 27
Etablissement piscicole de Gaspé.		
Salaires	400 00	
Dépenses diverses	1,223 30	
Total		1,623 30

PISCICULTURE—*Suite.*

	$ c.	$ c.
Etablissement piscicole de Magog.		
Salaires	253 98	
Dépenses diverses	197 13	
Total		451 11
Etablissement piscicole de Ristigouche		
Salaires	700 00	
Dépenses diverses	1,825 77	
Total		2,525 77
Etablissement piscicole de Bedford.		
Salaires	450 00	
Dépenses diverses	750 13	
Total		1,200 13
Etablissement piscicole de Bay-View.		
Salaires	450 00	
Dépenses diverses	1,696 85	
Total		2,146 85
Etablissement piscicole de Sydney.		
Salaires	360 00	
Dépenses diverses	370 09	
Total		730 09
Etablissement piscicole de Miramichi.		
Salaires	1,000 00	
Dépenses diverses	941 01	
Total		1,941 01
Etablissement piscicole de la rivière Saint-Jean.		
Salaires	600 00	
Dépenses diverses	1,181 00	
Total		1,781 00
Etablissement piscicole de Selkirk.		
Dépenses diverses		24 79
Etablissement piscicole de la rivière Fraser.		
Salaires	500 00	
Dépenses diverses	2,340 62	
Total		2,840 62
Compte général.		
Dépenses diverses		832 60
Total, piscictlture		27,330 73
Total, salaires et déboursés des officiers des pêcheries		99,731 64

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

DIVERS.

Divers.	$ c.	$ c.
Construction de passes-migratoires	176 46	
Dépenses judiciaires et incidentes	3,910 51	
Musée piscicole et piscifacture d'Ottawa	829 29	
Dépenses se rattachant à la distribution des primes de pêche	4,997 93	
Examen d'huîtrières	4,359 49	
Str *Coquitlam*	1,046 02	
Commission internationale des pêcheries	1,355 82	
Permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis	479 32	
Arbitrage, mer de Behring	3,388 86	
Commission do	30,207 26	
Navire pour remplacer le *Vigilant*	9,991 97	
Permis relatifs à la boitte (Terreneuve)	267 31	
Exposition piscicole et nautique	389 99	
Enquête sur des accusations portées contre des fonctionnaires de l'Etat	1,243 74	
F. C. Gilchrist	133 33	
Total		62,777 30

SERVICE DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES—1896-97.

	$ c.	$ c.
Steamer "Acadia".		
Gages des officiers et de l'équipage	8,588 09	
Provisions	3,276 79	
Combustible	2,505 95	
Réparations	2,209 82	
Dépenses diverses	6,398 09	
Total		23,078 64
Steamer "La Canadienne".		
Gages des officiers et de l'équipage	5,999 50	
Provisions	1,137 02	
Combustible	1,095 59	
Réparations	1,539 87	
Dépenses diverses	2,285 63	
Total		12,059 54
Steamer "Stanley".		
Gages des officiers et de l'équipage	2,768 63	
Provisions	1,429 47	
Combustible	1,651 63	
Dépenses diverses	1,079 43	
Total		6,929 16
Steamer "Curlew".		
Gages des officiers et de l'équipage	5,347 57	
Provisions	1,879 89	
Combustible	2,345 82	
Réparations	602 71	
Dépenses diverses	2,806,50	
Total		12,982 49
Steamer "Petrel".		
Gages des officiers et de l'équipage	6,808 97	
Provisions	1,865 36	
Combustible	1,402 96	
Dépenses diverses	1,668 27	
Réparations	160 02	
Total		11,905 58

SERVICE DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES, ETC.—*Fin.*

	$ c.	$ c.
Steamer "Constance".		
Gages des officiers et de l'équipage	6,198 13	
Provisions	2,370 67	
Combustible	1,533 59	
Réparations	1,606 22	
Dépenses diverses	2,918 85	
Total		14,627 46
Goélette "Vigilant".		
Gages des officiers et de l'équipage	985 99	
Provisions	616 72	
Combustible	22 00	
Rêparations	11 05	
Dépenses diverses	107 76	
Total		2,235 52
Goélette "Kingfisher".		
Gages des officiers et de l'équipage	4,493 81	
Provisions	998 50	
Combustible	93 00	
Réparations	280 82	
Dépenses diverses	1,762 57	
Total		8,628 70
Steamer "Dolphin".		
Gages des officiers et de l'équipage	2,067 47	
Provisions	681 84	
Combustible	565 75	
Réparations	346 54	
Depenses diverses	381 25	
Total		4,042 85
Steamer "Aberdeen".		
Gages, etc., des officiers et de l'équipage	2,264 94	
Provisions	372 23	
Divers	503 43	
		3,953 60
Compte général, service de la protection des pêcheries—		
Gages, etc	4,336 65	
Divers	1,368 71	
		5,705 36
Bureau de renseignements se rattachant aux pêcheries		2,925 82
Total		117,443 95
A déduire—Montant payé par le minist. des douanes pour le steamer *Constance*	14,627 46	
do do do do *Victoria*	3,459 08	
		18,086 54
Total net		99,357 41

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

État des recettes provenant des pêcheries et mises au crédit du receveur général du Canada, durant l'exercice clos le 30 juin 1897.

			$ c.
Ontario, loyers, permis, amendes, etc.			32,814 66
Québec	do	do	7,876 12
Nouvelle-Ecosse	do	do	5,239 55
Nouv.-Brunswick	do	do	10,110 77
Ile du Pr.-Edouard	do	do	2,032 25
Manitoba	do	do	1,719 00
Territ. du N.-O.	do	do	344 13
Colombie-Britan.	do	do	39,888 82
			100,025 30
A déduire—Remboursements			1,140 90
			98,884 40
Permis accordés à des navires de pêche des Etats-Unis			7,585 15
Total			106,469 55

ÉTAT comparatif des dépenses et des recettes du ministère des

—	1885-86.		1886-87.	
	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	17,900 74	15,917 62	19,534 01	15,063 57
Québec	13,938 21	2,963 75	14,966 55	3,804 66
Nouveau-Brunswick	15,719 36	4,078 10	16,944 87	4,417 52
Nouvelle-Ecosse	17,852 33	2,166 53	18,092 21	1,585 28
Ile du Prince-Edouard	3,187 73	40 00	4,044 49	128 00
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,920 73	.....	2,468 25	5 00
Colombie-Britannique	1,878 53	922 50	5,860 72	943 50
Pisciculture et passes migratoires	44,038 80	.....	37,864 22	.....
Service de la protection des pêcheries	37,613 30	.....	134,340 12	.....
Divers	10,350 43	.....	11,327 77	.....
Totaux	164,400 16	26,088 50	265,443 21	25,947 53
Primes de pêche	161,597 39	.....	160,903 59	.....

—	1891-92.		1892-93.	
Compte général	.....	.....	.....	.....
Ontario	15,155 83	25,368 90	20,116 91	30,623 09
Québec	10,917 36	4,742 76	11,761 34	7,471 70
Nouveau-Brunswick	15,707 98	6,334 83	15,721 05	7,831 53
Nouvelle-Ecosse	18,755 86	3,357 42	19,444 22	6,782 02
Ile du Prince-Edouard	1,835 65	166 00	2,847 60	304 10
Manitoba / Territoires du Nord-Ouest	3,593 43	1,079 00	3,932 96	1,661 68
Colombie-Britannique	6,158 17	8,192 48	5,490 60	40,264 00
Pisciculture	43,957 74	178 00	47,322 49	.....
Service de la protection des pêcheries	93,397 40	.....	106,805 39	.....
Divers	17,449 06	.....	100,602 14	.....
Totaux	226,928 48	49,719 39	334,044 70	94,938 12
Primes de pêche	156,892 25	.....	159,752 15	.....

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

pêcheries depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 30 juin 1897.

1887-88.		1888-89.		1889-90.		1890-91.	
Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
19,860 52	18,251 25	19,264 98	24,266 06	14,539 87	23,666 96	15,540 30	26,517 70
13,463 37	5,394 99	12,991 63	3,390 79	9,670 94	5,409 81	10,666 98	3,642 14
20,533 20	7,625 64	20,298 00	8,282 88	14,914 95	8,834 35	16,082 77	7,193 69
18,308 02	3,905 44	20,201 09	2,744 23	17,395 24	5,424 95	17,844 19	5,582 65
3,402 51	....	3,746 69	140 00	3,113 21	302 88	3,242 25	667 00
2,816 64	819 25	2,848 16	848 00	3,604 70	794 00	3,609 03	1,234 00
3,661 83	6,934 55	4,333 63	6,416 00	3,634 41	11,367 50	4,320 53	12,859 02
41,082 04	....	41,315 12	352 50	39,126 91	....	39,496 45	1,286 50
77,102 98	....	69,693 82	....	64,434 66	1,176 38	83,050 16	1,934 49
13,498 56	....	10,912 18	....	9,313 92	....	13,382 28	....
213,729 67	42,931 12	205,605 30	46,440 46	178,748 81	56,976 83	207,234 94	60,917 19
163,757 92	....	149,990 63	....	149,999 85	....	165,967 22	....

1893-94.		1894-95.		1895-96.		1896-97.	
....	....	....	....	....	....	2,198 47	....
22,634 37	28,632 82	21,938 56	33,211 60	24,917 48	35,681 68	21,592 40	32,814 66
11,692 82	7,211 82	12,459 34	8,836 18	11,870 43	8,160 98	12,910 80	7,876 12
18,522 94	8,333 24	21,370 94	11,170 36	20,526 56	10,696 88	21,671 92	10,110 77
20,420 81	5,296 27	23,555 38	7,075 07	23,049 41	6,180 93	23,682 33	5,239 55
3,078 55	980 15	3,796 58	3,312 30	3,555 87	2,161 85	3,744 36	2,032 25
5,331 29	926 99	6,178 71	2,458 80	6,915 20	2,256 69	{ 1,908 14 { 2,181 58	1,719 00 344 13
5,283 21	25,337 90	6,218 74	23,517 25	6,226 77	26,410 75	8,841 64	39,888 82
45,024 67	....	39,730 93	....	38,050 41	....	27,330 73	....
115,147 59	....	100,207 29	....	102,021 72	....	99,357 41	....
34,892 19	....	24,619 86	....	20,203 25	....	62,777 30	....
282,028 44	76,719 19	260,076 33	89,581 56	257,237 10	91,549 76	289,197 01	100,025 30
158,794 54	....	160,089 42	....	163,567 99	....	154,389 77	....
		420,165 75		420,805 09			

ANNEXE No 2.

PRIMES DE PÊCHE.

Les déboursés faits pour ce service sont autorisés par la loi 54-55 Vic., chap. 42, intitulée "Acte à l'effet d'encourager le développement des pêches maritimes et la construction des navires de pêche", et qui pourvoit à la distribution d'une somme annuelle de $160,000, suivant des règlements à être faits de temps en temps par le gouverneur général en conseil.

RÈGLEMENTS.

Les règlements suivants, établis par arrêté du conseil, en date du 24 août 1894, régissent le paiement des primes de pêche :—

Arrêté du conseil.

A L'HÔTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA,
VENDREDI, le 24ème jour d'août 1894.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Son Excellence, en vertu des dispositions de "l'Acte des primes de pêche, 1891", 54-55 Victoria, chapitre 42, et par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, juge à propos d'ordonner que les règlements établis par l'arrêté du conseil du 2 novembre 1893, relativement au paiement des primes de pêche, y compris l'amendement qui y a été fait le 27 novembre 1893, soient abrogés, et ils sont par les présentes abrogés et remplacés par les suivants :—

1. Les pêcheurs qui ont été employés à faire la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon et l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, pendant au moins trois mois, et qui n'ont pas pris moins de 2,500 livres de poisson de mer, auront droit à une prime ; pourvu toujours que nulle prime ne sera payée à ceux qui feront la pêche dans des bateaux mesurant moins de 13 pieds de quille, et le nombre des réclamants est limité à trois hommes (y inclus le propriétaire) pour les bateaux au-dessous de 20 pieds.

2. Il ne sera payé aucune prime sur le poisson pris avec des rets à piège, rets à enclos et nasses, ni sur le poisson pris avec des rets à mailler employés par des personnes qui suivent d'autres occupations que celles de la pêche, et qui ne consacrent qu'une heure ou deux par jour à pêcher avee ces rets et ne sont pas des pêcheurs constamment engagés à pêcher.

3. Aucun pêcheur ne pourra réclamer plus d'une fois par saison, soit qu'il ait pêché dans deux vaisseaux, ou dans un vaisseau et un bateau de pêche, ou dans deux bateaux.

4, Les propriétaires de vaisseaux de pas moins de 13 pieds de quille, qui ont été employés pendant au moins trois mois à la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon ou l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, auront droit à une prime sur chacun des dits bateaux.

5. Les vaisseaux canadiens enregistrés de dix tonneaux et au-dessus (jusqu'à 80 tonneaux), employés au moins trois mois à la pêche en eau profonde pour d'autres poissons que les crustacés, le saumon ou l'alose, ou le poisson qui se prend dans ou à l'embouchure des rivières, auront droit à une prime qui devra être calculée sur le tonnage enregistré, dont une moitié sera payable au propriétaire ou aux propriétaires

et l'autre moitié à l'équipage, excepté dans le cas où un ou plusieurs membres de l'équipage auraient manqué de se conformer aux règlements, auxquels cas la dite ou les dites parts ne seront pas payées.

6. Les trois mois pendant lesquels un navire devra avoir été employé à faire la pêche pour avoir droit à la prime devront commencer le jour ou le navire fait voile d'un port pour son voyage de pêche, et finir le jour où il rentre au port après le dit voyage.

7. Les propriétaires ou capitaines de vaisseaux qui ont l'intention de faire la pêche et de réclamer la prime devront, avant de partir pour un voyage de pêche, se procurer une licence du percepteur des douanes ou du garde-pêche le plus voisin, la dite licence sera attachée à la réclamation lorsque cette dernière sera envoyée pour être payée.

8. Les dates et les endroits de pêche devront être précisés dans la réclamation, ainsi que la quantité et les espèces de poisson pris.

9. Les âges des hommes devront être donnés. Les garçons au-dessous de 14 ans ne sont pas acceptés comme réclamants.

10. Les réclamations devront être assermentées comme étant vraies et correctes dans tous leurs détails.

11. Les réclamations doivent être produites le ou avant le 30 novembre de chaque année.

12. Les officiers autorisés à recevoir les réclamations devront fournir les formules nécessaires, gratis, et après les avoir certifiées devront les transmettre au département de la marine et des pêcheries.

13. Une réclamation dans laquelle le réclamant ou les réclamants auront fait une erreur ne pourra être amendée après avoir été signée et assermentée comme étant correcte.

14. Quiconque sera reconnu avoir fait des rapports faux ou frauduleux dans aucun détail, sera exclu de participation dans la prime et poursuivi avec toute la sévérité de la loi.

15. Le montant de la prime à être payée aux pêcheurs et aux propriétaires de bateaux et vaisseaux sera fixé de temps à autre par le gouverneur en conseil.

16. A partir du 1er janvier 1895 et après cette date, tous les navires de pêche munis d'un permis devront porter un pavillon distinct qui sera arboré au grand mât de hune durant tout le voyage de pêche. Le pavillon aura quatre pieds carrés, en parties égales de rouge et blanc, mises diagonalement d'angle à angle. Toute négligence de se conformer au présent règlement, portée à la connaissance du ministère de la marine et des pêcheries, entraînera la perte de la prime, à moins qu'une justification satisfaisante ne soit produite.

JOHN J. McGEE,
Greffier du conseil privé.

Le nombre des demandes reçues en 1896 a été de 15,211,—soit 484 de plus qu'en 1895.

Le nombre des réclamations payées dans le cours de l'année a été de 14,975,—soit 195 de plus que durant l'année précédente.

Le montant total des primes payées en 1896–7 s'est élévé à $154,389.77, dont 57,014.77 à des navires et à leurs équipages, et $97,385 à des bateaux et à des pêcheurs en bateaux.

Le nombre des navires qui ont reçu la prime, durant l'année, a été de 862, ayant un port total de 28,551, tonneaux, soit une diminution de 45 navires et 1,605 tonneaux sur les chiffres de l'année précédente.

Le nombre des bateaux qui ont reçu la prime durant l'année a été de 14,106, et celui des pêcheurs en bateaux de 23,821, soit une augmentation de 233 bateaux et une diminution de 737 pêcheurs comparativement à l'année 1895–6.

C'est en 1882 que l'on a commencé à payer des primes de pêche.

Le tableau suivant indique le nombre des réclamations et des pêcheurs ainsi que le montant des primes payées tous les ans depuis 1882.

Année.	Nombre des réclamations.	Nombre des pêcheurs.	Montant payé.
			$ c.
1882	11,972	29,932	172,285 47
1883	13,086	33,399	130,344 85
1884	12,468	31,297	155,718 98
1885	14,124	33,564	161,539 39
1886	14,900	33,523	160,903 59
1887	15,416	34,387	163,757 92
1888	15,599	34,887	150,185 53
1889	17,078	38,343	158,526 54
1890	17,959	39,050	158,241 01
1891	18,506	38,859	156,891 85
1892	14,442	29,064	159,752 14
1893	13,635	28,013	158,234 10
1894	14,350	29,222	160,066 80
1895	14,780	30,808	163,567 99
1896	14,975	29,486	154,389 77
Totaux	223,290	493,834	2,364,405 93

La prime a été payée tous les ans sur la base suivante :—

1882—Navires, $2 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux à raison de $5 par année, $\frac{1}{2}$ à l'armateur et $\frac{4}{5}$ à l'équipage.

1883—Navires, $2 par tonneau, et bateaux, $2.50 par tonneau ; même distribution qu'en 1882.

1884—Navires, $2 par tonneau, comme en 1882 et 1883.

Bateaux de 14 à 18 pieds de quille		$1 00
do 18 à 25 do		1 50
do 25 pieds de quille et plus		2 00

Pêcheurs en bateaux, $3 chacun.

1885, 1886 et 1887—Navires, $2 par tonneau, comme les années précédentes. Les bateaux mesurant 13 pieds de quille ayant été admis en 1885 à toucher une prime, les taux étaient :—Bateaux de 13 à 18 pieds de quille, $1.00 ; de 18 à 25 pieds de quille, $1.50 ; de 25 pieds de quille et plus, $2.00, pêcheurs, $3 chacun.

1888—Navires, $1.50 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux, la même chose qu'en 1885, 1886 et 1887.

1889, 1890 et 1891—Navires, $1.50 par tonneau, comme en 1888. Pêcheurs en bateaux, $3.

1892—Navires, $3 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux, $1 chauun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1893—Navires, $2.90 par tonneau, même distribution qu'auparavant. Bateaux, $1 chacun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1894—Navires, $2.70 par tonneau, même distribution que les années précédentes. Bateaux, $1 chacun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1895—Navires, $2.60 par tonneau, la moitié à l'armateur et l'autre moitié à l'équipage. Bateaux, $1 chacun. Pêcheurs en bateaux, $3.

1896—Navires, $1 par tonneau, payeé à l'armateur, et pêcheurs sur navires, $5 chacun, la clause 5 des réglements ayant été modifiée en conséquence. Bateaux, $1 chacun, et pêcheurs en bateaux, $2.50 par homme.

Le nombre des navires qui ont reçu des primes de pêche depuis 1882 est de 12,280, et ils réprésentent un port de 452,016 tonneaux. Le nombre total des pêcheurs sur navires qui ont touché des primes s'élève à 93,732, soit une moyenne de 8 hommes par navire.

Nombre total des bateaux qui ont reçu des primes depuis 1882, 210,878 ; nombre des pêcheurs, 400,102. Moyenne du nombre d'hommes par bateau, 2.

La plus forte prime payée par tête à des pêcheurs sur navires a été de $21.75 en 1893 ; la plus faible, 83 centins.

La plus forte prime payée par tête à des pêcheurs en bateaux a été de $4 ; la plus faible, $2.

Le moyenne générale payée par tête est de $4.79.

ÉTAT GÉNÉRAL des réclamations pour primes de pêche reçues et payées en 1896.

Province.	Comte.	Nombre de réclamations reçues.	Nombre de réclamations rejetées.	Nombre de réclamations payées.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	158	.....	158
	Antigonish	134	1	133
	Cap-Breton	442	3	*440
	Colchester	.....	.....	.....
	Cumberland	5	.....	5
	Digby	373	1	372
	Guysborough	1,371	5	1,366
	Halifax	1,457	9	1,448
	Inverness	606	1	605
	King	44	.....	*45
	Lunenburg	1,162	2	1,160
	Pictou	38	.....	38
	Queen	225	6	219
	Richmond	1,055	5	1,050
	Shelburne	845	6	839
	Victoria	466	.....	*467
	Yarmouth	216	.....	*217
	Totaux	8,597	39	8,562
Nouveau-Brunswick	Charlotte	473	1	472
	Gloucester	514	38	476
	Kent	108	20	88
	Northumberland	5	.....	5
	Ristigouche	1	.....	1
	Saint-Jean	22	.....	22
	Westmoreland	14	14	
	Totaux	1,137	73	1,064
Ile du Prince-Edouard	King	581	.....	581
	Prince	433	4	*441
	Queen	97	.....	*98
	Totaux	1,111	4	1,120
Québec	Bonaventure	965	74	891
	Gaspé	2,454	67	*2,391
	Rimouski	32	1	31
	Saguenay	915	3	*916
	Totaux	4,366	145	4,229

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	8,597	39	8,562
Nouveau-Brunswick	1,137	73	1,064
Ile du Prince-Edouard	1,111	4	1,120
Québec	4,366	145	4,229
Grands totaux	15,211	261	14,975

* NOTE.—Le nombre des réclamations de primes payées comprend plusieurs réclamations pour les années antérieures. C'est ce qui explique la différence entre les réclamations payées et celles reçues, déduction faite de celles rejetées.

ÉTAT DÉTAILLÉ des primes de pêche payées aux **navires** dans chaque comté pour l'année 1896.

Province.	Comté.	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne du tonnage.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
						$ c.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	6	210	35	35	385 00
	Antigonish	3	38	12·66	7	73 00
	Cap-Breton	11	188	17·09	47	423 00
	Cumberland	3	43	14·33	6	73 00
	Digby	46	1,341	29·15	346	3,071 00
	Guysborough	25	622	24·88	109	1,167 00
	Halifax	65	1,504	23·13	328	3,144 00
	Inverness	25	454	18·16	122	1,064 00
	King	5	75	15	10	125 00
	Lunenburg	164	11,908	72·61	2,032	22,073 00
	Pictou	2	38	19	5	63 00
	Queen	15	661	44·06	106	1,191 00
	Richmond	71	2,268	31·94	480	4,668 00
	Shelburne	75	2,172	28·96	533	4,837 00
	Victoria	1	17	17	1	22 00
	Yarmouth	36	1,876	52·11	440	4,077 95
	Totaux	553	23,415	42·34	4,607	46,456 95
Nouveau-Brunswick	Charlotte	51	946	18·55	175	1,821 00
	Gloucester	188	2,228	11·85	589	5,189 88
	Kent	....	....	....	....	....
	Northumberland	2	24	12	7	59 00
	Ristigouche	1	26	26	5	51 00
	Saint-Jean	8	113	14·12	24	233 00
	Totaux	250	3,337	13·34	800	7,353 88
Ile du Prince-Edouard	King	12	350	29·16	59	645 00
	Prince	6	173	28·83	36	353 00
	Queen	5	133	26·60	19	228 00
	Totaux	23	656	28·52	114	1,226 00
Québec	Gaspé	2	58	29	13	123 00
	Rimouski	1	23	23	3	38 00
	Saguenay	33	1,062	32·18	128	1,816 94
	Totaux	36	1,143	31·75	144	1,977 94

RÉCAPITULATION.

	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne du tonnage.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
Nouvelle-Ecosse	553	23,415	42·34	4,607	46,456 95
Nouveau-Brunswick	250	3,337	13·34	800	7,353 88
Ile du Prince-Edouard	23	656	28·52	114	1,226 00
Québec	36	1,143	31·75	144	1,977 94
Grands totaux	862	28,551	33·12	5,665	57,014 77

ÉTAT DÉTAILLÉ des primes de pêche payées aux bateaux dans chaque comté pour l'année 1896.

Province.	Comté.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Montant payé.	Total des primes payées aux bateaux et navires en 1896.
				$ c	$ c.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	152	233	967 50	1,352 50
	Antigonish	130	185	777 50	850 50
	Cap-Breton	429	832	3,338 50	3,761 50
	Cumberland	2	4	16 00	89 00
	Digby	326	596	2,412 00	5,483 00
	Guysborough	1,340	2,164	8,914 00	10,081 00
	Halifax	1,383	1,919	8,100 50	11,244 50
	Inverness	580	1,272	5,032 00	6,096 00
	King	40	57	239 00	364 00
	Lunenburg	996	1,138	4,977 00	27,050 00
	Pictou	36	48	204 00	267 00
	Queen	204	316	1,310 00	2,501 00
	Richmond	979	1,418	5,942 00	10,610 00
	Shelburne	764	1,246	5,125 00	9,962 00
	Victoria	466	763	3,135 50	3,157 50
	Yarmouth	181	263	1,101 50	5,179 45
	Totaux	8,008	12,454	51,592 00	98,048 95
Nouveau-Brunswick	Charlotte	421	645	2,678 50	4,499 50
	Gloucester	288	719	2,804 00	7,993 88
	Kent	88	158	641 00	641 00
	Northumberland	3	9	34 50	93 50
	Ristigouche	....	....	....	51 00
	Saint-Jean	14	22	91 00	324 00
	Westmoreland	....	....	....	
	Totaux	814	1,553	6,249 00	13,602 88
Ile du Prince-Edouard	King	567	923	3,797 50	4,442 50
	Prince	435	956	3,766 00	4,119 00
	Queen	93	247	956 00	1,184 00
	Totaux	1,095	2,126	8,519 50	10,141 50
Québec	Bonaventure	891	1,511	6,179 50	6,179 50
	Gaspé	2,389	4,667	18,719 00	18,842 00
	Rimouski	30	43	180 50	218 50
	Saguenay	879	1,467	5,935 50	7,752 44
	Totaux	4,189	7,688	31,014 50	32,992 44

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	8,008	12,454	51,592 00	98,048 95
Nouveau-Brunswick	814	1,553	6,249 00	13,602 88
Ile du Prince-Edouard	1,095	2,126	8,519 50	10,141 50
Québec	4,189	7,688	31,015 50	32,992 44
Grands totaux	14,106	23,821	97,375 00	154,389 77

ÉTAT COMPARATIF, par provinces, pour les années 1882 à 1896, inclusivement, indiquant :—

(1) Nombre total des réclamations de primes de pêche reçues et payées par le ministère de la marine et des pêcheries.

Année.	Nouvelle-Écosse.		Nouveau-Brunswick.		Ile du Prince-Edouard.		Québec.		Total.	
	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.
1882	6,730	6,613	1,257	1,142	1,169	1,100	3,162	3,117	12,318	11,972
1883	7,171	7,076	1,693	1,579	1,138	1,106	3,602	3,325	13,604	13,086
1884	7,007	6,930	1,252	1,224	923	885	3,470	3,429	12,652	12,468
1885	7,646	7,599	1,609	1,588	1,117	1,025	3,943	3,912	14,315	14,124
1886	7,639	7,702	1,767	1,763	1,131	1,080	4,275	4,355	14,812	14,900
1887	8,262	8,227	1,975	1,958	1,201	1,126	4,138	4,105	15,576	15,416
1888	8,481	8,429	2,065	2,026	1,153	834	4,328	4,310	16,027	15,599
1889	8,816	8,523	2,428	2,392	1,211	1,511	4,664	4,652	17,119	17,078
1890	9,337	9,429	2,522	2,469	1,352	1,257	4,860	4,804	18,071	17,959
1891	10,242	10,063	2,831	2,084	1,482	1,446	5,108	4,913	19,663	18,506
1892	8,272	8,186	1,067	1,001	1,065	1,051	4,425	4,204	14,829	14,442
1893	7,926	7,844	967	881	1,027	1,012	4,059	3,898	13,979	13,635
1894	8,640	8,600	925	911	983	963	3,948	3,876	14,496	14,350
1895	8,835	8,825	979	975	1,009	1,025	3,904	3,955	14,727	14,780
1896	8,597	8,562	1,137	1,064	1,111	1,120	4,366	4,229	15,211	14,975
Totaux	123,601	122,608	24,474	23,057	17,072	16,541	62,252	61,084	227,399	223,290

(2) NOMBRE de navires, leur tonnage et nombre d'hommes ayant reçu des primes de pêche chaque année.

Année.	Nouvelle-Écosse.			Nouveau-Brunswick.			Ile du Prince-Édouard.			Québec.			Total.		
	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.
1882	588	22,841	5,343	120	2,171	531	15	389	74	63	2,210	538	786	27,611	6,486
1883	700	29,788	6,238	126	2,102	496	16	450	66	62	2,236	443	904	34,576	7,243
1884	700	29,828	6,327	139	2,289	560	16	582	92	56	1,965	382	911	34,664	7,361
1885	629	27,709	5,897	128	2,120	496	19	597	113	55	1,791	317	831	32,217	6,823
1886	562	25,375	5,022	145	2,628	520	32	1,071	215	52	1,730	320	791	30,804	6,077
1887	566	24,520	4,900	154	2,889	563	38	1,677	338	54	1,883	334	812	30,969	6,135
1888	589	26,008	5,450	150	2,545	544	37	1,245	249	51	1,842	388	827	31,640	6,631
1889	597	27,123	5,684	153	2,590	565	35	1,274	239	48	1,729	330	833	32,716	6,818
1890	540	23,955	4,935	133	2,129	447	32	1,002	203	34	1,182	220	739	28,268	5,805
1891	527	22,780	4,618	124	2,051	411	27	778	155	27	924	168	705	26,533	5,352
1892	507	22,279	4,611	108	1,683	343	30	983	139	23	803	159	668	25,748	5,252
1893	536	23,195	4,780	210	2,922	634	27	910	151	32	952	179	805	27,979	5,744
1894	602	24,735	5,077	238	3,189	721	21	594	114	38	1,066	178	899	29,584	6,090
1895	603	25,018	5,184	238	3,107	764	27	769	129	39	1,262	173	907	30,156	6,250
1896	553	23,415	4,607	250	3,337	800	23	656	114	36	1,143	144	862	28,551	5,665
Totaux	8,799	378,569	78,673	2,416	37,752	8,395	395	12,977	2,391	670	22,718	4,273	12,280	452,016	93,732

(3) NOMBRE de bateaux et de pêcheurs en bateaux qui ont reçu des primes de pêche chaque année.

ANNÉE.	NOUV.-ÉCOSSE.		N.-BRUNSWICK.		ILE DU P.-E.		QUÉBEC.		TOTAL.	
	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.
1882	6,043	12,130	1,024	2,530	1,087	3,070	3,071	5,716	11,225	23,446
1883	6,458	13,553	1,453	3,309	1,098	3,106	3,266	6,188	12,275	26,156
1884	6,257	12,669	1,086	2,505	869	2,346	3,344	6,416	11,556	23,936
1885	6,970	13,396	1,460	3,254	1,006	2,606	3,857	7,485	13,293	26,741
1886	7,140	13,351	1,618	3,567	1,048	2,547	4,303	7,981	14,109	27,446
1887	7,662	13,997	1,804	3,994	1,088	2,711	4,051	7,550	14,605	28,252
1888	7,840	14,115	1,876	4,148	797	2,141	4,259	7,852	14,772	28,256
1889	7,926	14,118	2,237	5,032	1,475	3,568	4,602	8,807	16,240	31,525
1890	8,886	15,738	2,324	5,242	1,192	3,024	4,766	9,241	17,168	33,245
1891	9,525	16,552	1,928	4,126	1,383	3,427	4,865	9,402	17,701	33,507
1892	7,679	12,307	893	1,765	1,021	2,047	4,181	7,693	13,774	23,812
1893	7,308	11,748	671	1,314	985	1,962	3,866	7,245	12,830	22,269
1894	7,956	12,899	661	1,281	913	1,813	3,821	7,139	13,351	23,132
1895	8,222	13,106	737	1,434	998	2,141	3,916	7,877	13,873	24,558
1896	8,008	12,454	814	1,553	1,095	2,126	4,189	7,688	14,106	23,821
Totaux	113,880	202,133	20,586	45,054	16,055	38,635	60,357	114,280	210,878	400,102

(4) NOMBRE total d'hommes qui ont reçu des primes de pêche chaque année.

ANNÉE.	NOUV.-ÉCOSSE.	N.-BRUNSWICK.	ILE DU P.-E.	QUÉBEC.	TOTAL.
	Nombre d'hommes.	Nombre d'hommes.	Nombre d'hommes.	Nombre d'hommes.	
1882	17,473	3,061	3,144	6,254	29,932
1883	19,791	3,805	3,172	6,631	33,399
1884	18,996	3,065	2,438	6,798	31,297
1885	19,293	3,750	2,719	7,802	33,564
1886	18,373	4,087	2,762	8,301	33,523
1887	18,897	4,557	3,049	7,884	34,387
1888	19,565	4,692	2,390	8,240	34,887
1889	19,802	5,597	3,807	9,137	38,343
1890	20,673	5,689	3,227	9,461	39,050
1891	21,170	4,537	3,582	9,570	38,859
1892	16,918	2,108	2,186	7,852	29,064
1893	16,528	1,948	2,113	7,424	28,013
1894	17,976	2,002	1,927	7,317	29,222
1895	18,290	2,198	2,270	8,050	30,808
1896	17,061	2,353	2,240	7,832	29,486
Totaux	280,806	53,449	41,026	118,553	493,834

(5) **Total** des paiements annuels des primes de pêche.

Année.	Nouvelle-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Édouard.	Québec.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1882	106,098 72	16,997 00	16,137 00	33,052 75	172,285 47
1883	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884	104,934 09	13,576 00	9,203 96	28,004 93	155,718 98
1885	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887	99,622 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
1894	111,460 03	12,690 80	7,875 79	28,040 18	160,066 80
1895	110,765 27	12,919 32	9,285 13	30,598 27	163,567 99
1896	98,048 95	13,602 88	10,141 50	32,992 44	154,389 77
Totaux...	1,504,156 39	236,898 37	161,508 07	462,239 10	2,364,405 93

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche en 1896.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

COMTÉ D'ANNAPOLIS.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
72978	Annie Coggins	Digby	21	David Hayden	Anse de Thorne	6	51 00
94700	Franklin S Schenck	do	44	Fred. W. Thorn	do	5	69 00
94706	George J. Tarr	do	61	John S. Hayden	Victoria-Beach	14	131 00
94693	John H. Kennedy	do	54	John W. Snow	Thornville	3	69 00
94732	Only Son	Windsor	13	John Gordon	Margaretsville	2	23 00
83253	Rescue	Annapolis	17	Josiah Burrell	Clementsport	5	42 00

COMTÉ D'ANTIGONISH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
96787	Benecia Boy	Halifax	11	Lawrence Hylan	Havre-au-Bouche	2	21 00
103542	Emma Brow	do	17	Wm. Brow	do	3	32 00
90642	Komaroff	Yarmouth	10	John Brow	do	2	20 00

COMTÉ DE CUMBERLAND.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
83261	Economist	Digby	14	James E. Ogilvie	Parrsboro'	2	24 00
75614	Fawn	do	17	do	do	3	32 00
103022	May	Parrsboro'	12	Robert Spicer	Ile de Spencer	1	17 00

COMTÉ DU CAP-BRETON.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
100389	Annie F	Sydney	13	Jno. Farrell	Main-à-Dieu	4	33 00
100372	Betsy Jane	do	11	Samuel Moore	Petit Bras-d'Or	3	26 00
85381	Champion	do	19	Wm. Williams	Louisburg	6	49 00
75571	Fanny	Liverpool	16	Stephen Colvez	Petit Bras-d'Or	6	46 00
100383	Florence L	Sydney	10	Peter Leblanc	do	3	25 00
74039	James Henry	do	18	Vital Arsenault	do	4	38 00
80974	Mary Ann	do	13	Thomas Hart	Main-à-Dieu	2	29 00
100380	Mary D	do	27	Simon Devoe	Petit Bras-d'Or	7	62 00
92600	Merit	do	13	Alexander Leblanc	do	4	33 00
88431	Mayflower	Halifax	21	Michael Mullins	Bateston	5	46 00
96792	Success	do	21	James O'Neil	do	3	36 00

COMTÉ DE DIGBY.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
94696	Annie M. Sproul	Digby	70	Jno. W. Sproul	Digby	15	145 00
94708	Ann Eliza	do	62	D. et O. Sproul	do	8	102 00
88598	Alph. B. Parker	St-Jean, N.-B.	39	Holland Outhouse	Tiverton	12	99 00
83258	Alfred	Digby	29	Edwin Haines	Freeport	9	74 00
83431	Acadian	Weymouth	32	Geo. H. Stevens	do	10	82 00
90660	Alice May	Yarmouth	18	Edgar McDormand	Westport	8	58 00
94704	Charles Haskell	Digby	67	Howard Anderson	Digby	15	142 00
94698	Carrie H	do	20	Augustus Haycock	Westport	7	55 00
74331	Condor	Yarmouth	11	Howard Titus	do	3	26 00
75711	Dove	do	20	Joseph Ossinger	Tiverton	7	55 00
90662	Edward A. Horton	Digby	67	Joseph E. Snow	Digby	9	112 00
94707	Ernest F. Norwood	do	79	do	do	12	139 00
85683	Edith L	do	16	R. W. Ford	Westport	4	36 00
77740	Elmer	do	15	James Gower	do	6	45 00
75757	Etta	Yarmouth	17	Clarence Webber	do	6	47 00

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE DIGBY—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
100535	Fairplay	Digby	11	Casimir R. Comeau	Riv. Meteghan	1	16 00
74329	Fairy Queen	Yarmouth	13	Wallace Coggins	Westport	4	33 00
80798	Freddie G	Digby	18	George Gower	do	7	53 00
77963	Freeman Colgate	St-André, N.-B.	26	Frank Morrell	do	10	76 00
83260	Gazelle	Digby	20	D. et O. Sproul	Digby	2	30 00
100537	Gertie H	do	32	John Outhouse	Tiverton	7	67 00
90436	Genesta	Barrington	32	George Denton	Westport	11	87 00
100544	Helen Maud	Digby	26	Charles McDormand	do	8	66 00
100064	Isma	St-Jean, N.-B.	31	Charles Hicks	do	9	76 00
83461	Josie L. Day	Digby	16	D. et O. Sproul	Digby	2	26 00
80604	Jennie C	do	16	Charles Hicks	Westport	6	46 00
59388	Letitia	St-André, N.-B.	10	Peter H. Belliveau	Anse Belliveau	4	30 00
80881	Lena May	do	18	Freeman Small	Tiverton	8	58 00
85590	Lora T	Digby	14	Joseph Thurber	Freeport	7	49 00
85687	Mabel	do	38	Wm. M. Denton	Westport	10	88 00
100487	Mabel B	do	57	Chas. E. Finigan	Freeport	12	117 00
85682	Malapert	do	23	E. C. Bowers	Westport	9	68 00
80794	Minnie C	do	18	Charles Bailey	do	7	53 00
100895	New Home	Weymouth	31	Moses Thibodeau	Pte de l'Eglise	9	76 00
94825	On Time	do	19	Henry Glaven	Westport	9	64 00
100539	Rowena	Digby	10	Warren Snow	Anse de Smith	3	25 00
83132	Restless	do	25	Charles Shaw	Centreville	8	65 00
85558	S. A. Crowell	Yarmouth	23	Wallace Gower	Westport	8	63 00
100609	Swan	Shelburne	56	Milton Haines	Freeport	12	116 00
38036	Twilight	Digby	14	Benjamin Taylor	Anse de Smith	3	29 00
75726	Thrush	Yarmouth	13	Frank S. Lent	Freeport	6	43 00
94694	Utah and Eunice	Digby	33	Edwin Haines	do	9	78 00
100543	W. Parnell O'Hara	do	79	Edgar Post	Digby	15	154 00
75595	West Wind	do	25	Syda et Cousins	do	*	25 00
88260	William C. Allan	Yarmouth	12	Thos. P. Saulnier	Meteghan	3	27 00
88264	Walter J. Clarke	Digby	20	Arthur Porter	Westport	6	50 00

COMTÉ DE GUYSBOROUGH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
41771	Atalia	Guysborough	34	Wm. J. England	Middle-Melford	4	54 00
103453	Anna Maud	Arichat	10	Thos. Munroe	White-Head	3	25 00
103332	Bonny Briar Bush	Pt.-Hawkesbury	38	Jno. O'Neil	Anse d'Auld	4	58 00
103321	Christie Campbell	do	55	Thos H. Peeples	Hav. des Pirates	7	90 00
100445	Carrie	Canso	12	Samuel Crant	White-Head	3	27 00
38418	Dolphin	Arichat	36	Wm. S. Peart	Guysborough	6	66 00
83180	Friend	Halifax	17	Luke Mannett	Rivière de Larry	5	42 00
88227	Fleetwing	do	32	Hubert Boudrot	Port-Félix	5	57 00
85382	G. H. Marryatt	do	23	Daniel Fraser	Port-Mulgrave	4	43 00
80999	Guardian Angel	Guysborough	21	Joseph Fougère, fils	Rivière de Larry	5	46 00
94963	Golden Seal	Halifax	32	Edwd. B. Pelrine	do	8	72 00
53577	Ilda	Pt.-Hawkesbury	27	Thomas England	Middle-Melford	3	42 00
57715	John Lawrence	Halifax	23	Chas. Hansen	Anse de Cook	4	43 00
83303	James Ryan	Port-Medway	48	Wm. Harris	Halifax	2	58 00
69964	Lizzie A	Pt.-Hawkesbury	20	Jno. F. Reeves	Stn Mulgrave	4	40 00
83408	M. A. Franklin	Halifax	22	Wm. Doiron	Anse de Charlo	5	47 00
88466	Minnie J	Arichat	10	Perry Munroe	White-Head	3	25 00
100446	Minnie May	Canso	12	Wm. L. Dort	Anse de Sable	3	27 00
75577	Mary Ann Bell	Lunenburg	33	Jos. O'Neil	Anse d'Auld	5	58 00
80970	Orion	Halifax	24	Hubert Richard	Anse de Charlo	6	54 00
100231	Pearl	do	17	Martin Meagher	Canso	3	32 00
75892	Peter Mitchell	Pt.-Hawkesbury	26	Wm. P. Power	Port-Mulgrave	4	46 00
41649	Ranger	Pictou	24	Jno. Consins	Canso	5	49 00
92575	Robinetta	Halifax	14	Reuben H. Munroe	White-Head	3	29 00
100444	Stella May	Canso	12	James Meagher	Canso	5	37

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ D'HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
100221	Baleka	Halifax	31	Andrew Gray, fils	Sambro	7	66 00
103537	Bon Accord	do	12	James W. Smith	do	3	27 00
94662	Bessie Florence	do	12	Chas. W. Twohig	Pennant	3	27 00
90496	Black Prince	do	18	J. W. Slaunwhite	Baie Terence	4	38 00
73969	Bertha E	do	21	A. E. Boutilier	Rivière Ingram	*	21 00
103535	Cora Lee	do	49	Robt. M. Freehill	Halifax	*	49 00
85663	Daring	do	18	Chas. Slaunwhite, père	Baie Terence	2	28 00
100220	E. J. Smith	do	11	W. McC. Boak	Halifax	4	31 00
96785	Eva M. B	do	45	George Bonang *et al.*	Chezzetcook-O.	10	95 00
92564	Evangeline	do	23	Henry Young	Petpiswick-Est	*	23 00
90726	Ellen Maud	do	16	Wm. Fleming	Havre Ketch	4	36 00
90481	Ella D	do	32	Archib'ld Darrach, père	Anse au Hareng	8	72 00
85738	Emma F	Lunenburg	13	Amos Graves	Dover-Est	3	28 00
97046	Fredona	Liverpool	12	Edward Sturmy	Baie Spry	2	22 00
100259	Florence G	Halifax	15	Caleb Gray	Sambro	2	25 00
100247	Fairy Queen	do	11	Geo. H. Nickerson	do	2	21 00
85644	Flora	do	42	Patrick Scallion	Anse au Hareng	10	92 00
80996	Gertie Belle	Guysborough	15	James Yorke	Passage de l'Est	3	30 00
100228	Golden Dawn	Halifax	46	Edw. Conrod,	Chezzetcook-Est	14	116 00
90489	Green Leaf	do	44	M. J. Julien *et al.*	Chezzetcook-O.	14	114 00
103544	Grace D	do	10	J. Marraytt	Pennant	3	25 00
88220	Grandee	do	14	Jno. P. Slaunwhite	Baie Terence	3	29 00
96782	Glide	do	10	Sydney H. Garrison	Anse à Peggy	1	15 00
83306	I.O.N.A.	do	26	Andrew Sullivan	Anse au Hareng	8	66 00
100216	Katie M.	do	11	Thomas Brophy	Prospect en bas	3	26 00
94661	L. C. Tough	do	12	Jno. E. Tough	Pennant	3	27 00
96789	Lydia A. Mason	do	39	Ernest Mason *et al.*	Tangier	7	74 00
94665	Louis Luby	do	41	Wm. J. Lapierre *et al.*	Chezzetcook-O.	13	106 00
75605	Little Annie	do	27	Mathew Lynch, fils	Anse Ferguson	6	57 00
69105	Lady of the Lake	do	20	Richard Christian	Prospect	5	45 00
100249	Minnie M.	do	10	Jno. P. Martin	Havre au Nav.	4	30 00
103547	Morning Glory	do	11	Wm. E. Murphy	Anse Murphy	*	11 00
96805	Maggie May	do	62	Jeremiah Fillis *et al.*	Chezzetcook-O.	17	147 00
100580	Maggie E. C.	Lunenburg	20	Geo. S. Covey	Anse de Hackett	7	55 00
46498	Mariner	Halifax	56	J. H. Henley	Baie Spry	9	101 00
100238	Mary Bell	do	10	Jno. A. McDonald	Anse au Hareng	2	20 00
85664	Mary E	do	14	Andrew Twohig	Pennant	3	29 00
100227	May	do	10	Wm. S. Henneberry	Sambro	2	20 00
100254	Myrtle M. Gray	do	19	James Gray	Pennant	4	39 00
80841	Nina	do	13	Wm. Murphy	Owls-Head	2	23 00
85665	Nellie D	do	12	John Fink	Sambro	3	27 00
103539	Neva	do	11	Eph. Marryatt	Pennant	2	21 00
100245	Oracle	do	18	W. McC. Boak	Halifax	4	38 00
92571	Primrose	do	14	Angus Gray	Pennant	3	29 00
100241	Pansy	do	32	Geo. Snare	do	5	57 00
100474	R. Beatrice	Lunenburg	19	Isaac Corney	Dover-Ouest	3	34 00
75575	Rising Dawn	do	18	Fredk. Boutilier	Havre des Sauv.	3	33 00
96806	Rising Sun	Halifax	28	Geo. Julien	Chezzetcook-O.	5	53 00
100566	Rob S	do	21	Geo. H. Marryatt	Pennant	5	46 00
77787	Rescue	do	20	Wm. Connors	Dover-Est	3	35 00
74087	Sea Gem	do	30	Mark Harpell	Jeddore-Ouest	6	60 00
100255	Seaflee	do	12	James Stevens	Pass'ge de Porter	4	32 00
37519	Safe Guide	do	36	Geo. Connor	Baie Spry	7	71 00
64869	Sarah L. Oxner	do	34	Edward Hayes	Anse au Hareng	10	84 00
100218	Sarah M. W	do	14	Hezekiah Wambolt	Havre des Sauv.	5	39 00
77836	T. W. Smith	do	35	Charles Beaver	Baie Spry	4	55 00
90494	Two Brothers	do	21	James Smith *et al.*	Petpiswick-Est	4	41 00
103531	True Love	do	10	Jno. C. Arnold	Baie Terence	3	25 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ D'HALIFAX—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
90485	Violet West..	Halifax......	36	T. A. Gaetz, *et al.*.....	Seaforth..... ..	11	91 00
100260	Violet.............	do	12	J. H. Smith........ ..	Sambro	3	27 00
96781	Venture	do	43	E. V. Dempsey.	Anse au Hareng	10	93 00
100226	Willie H. Crosby...	do	65	James Julien, *et al.*...	Chezzetcook-O. .	18	155 00
92578	Willetta	do	12	Joseph Gray..........	Sambro.........	3	27 00
61904	Water Lily........	do	14	Isaac Morash	Dover-Ouest. ...	2	24 00
85378	Zephyr.......... .	do	16	Robt. Shaunwhite.....	Baie Terence....	5	41 00

COMTÉ D'INVERNESS.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
71302	Alice............ .	Charlottetown, I. P.-E.......	10	Patrick Cormier.......	Pte Chéticamp..	5	35 00
103313	Catherine..........	Pt.-Hawkesbury	10	Severin Chiasson	Havre de l'Est..	4	30 00
96778	Campania	do	11	C. Robin, Collas et Cie, à resp. lim	do ..	4	31 00
83244	Claribel	Charlottetown, I. P.-E.	19	Chas. Doucet	do .	5	44 00
85392	Colibri	Pt.-Hawkesbury	18	James Britt...........	Havre Margaree	6	48 00
96767	Dove.....	do ..	49	P. Paint et Fils.......	Pt.-Hawkesbury	9	94 00
96768	Elizabeth Ann...	do ..	11	Magloire Poirier	Pte Chéticamp. .	4	31 00
103317	Flying Star........	do ..	11	S. Belfontaine et P. Desveaux...	Havre de l'Est..	4	31 00
96774	Florence....	do ..	11	Thomas Poirier.......	do ..	4	31 00
103311	Henry L. Philips...	do ..	78	J. C. Skinner.........	Port-Hastings ..	8	118 00
103312	Laura	do ..	13	Jos. Aucoin	Havre de l'Est..	5	38 00
103316	Laura	do ..	10	Ubalde Bourgeois.....	do ..	4	30 00
96775	Louise............	do ..	11	Placide Boudrot	do ..	4	31 00
103318	Little Heir........	do ..	19	Eusèbez Chiasson.....	do ..	5	44 00
103315	Lillie	do ..	12	Fidèle Chiasson......	do ..	4	32 00
103314	Mary	do ..	10	Polite Aucoin.........	do ..	4	30 00
96769	Mary Lambert.....	do	11	Luc Chiasson..........	do ..	4	31 00
69125	May Flower.......	Halifax.	20	Hyacinthe Chiasson...	do ..	6	50 00
96779	Majestic	Pt.-Hawkesbury	12	C. Robin, Collas et Cie, à resp. limitée..	do ..	4	32 00
96771	Marie....... . ..	do ..	10	Xavier Roach.........	do ..	4	30 00
96777	Marie Joseph......	do ..	11	Victor Roach..........	do ..	4	31 00
96770	O. L. B........ .	do ..	12	Gabriel Boudrot.	do ..	4	32 00
74332	Proditor	Halifax.	54	Placide Leblanc......	Chéticamp......	9	99 00
96773	Virgin	Pt.-Hawkesbury	10	Michael Ramard......	Havre de l'Est. .	4	30 00
96776	Willie B...... .	do ..	11	John Roach	Pte Chéticamp..	4	31 00

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
80093	Anna K.	St-Jean, N.-B..	14	A. E. Spicer.	Harbourville....	*	14 00
77732	Heather Bell.	Digby	12	Joseph Parker...	Havre de Hall. .	*	12 00
103023	Minnie H..	Parrsboro'.....	12	Wm. E. Hayes.. .. .	Ruisseau Canada	2	22 00
100744	Sea Queen........	Windsor........	18	Lorenzo Curry........	Harbourville ...	4	38 00
94756	Sarah E. Ells.....	St-Jean, N.-B...	19	Leonard Houghton ..	Havre de Hall. .	4	39 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

COMTÉ DE LUNENBURG.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
103741	A. J. McKean.....	Lunenburg	80	Albert McKean.......	Pleasantville....	10	130 00
103507	Annie.......... .	do	16	C. U. Mader..........	Baie Mahone ...	5	41 00
100846	Albatros....	do . . .	26	J. F. Zwicker..... ...	do	3	41 00
103745	Avis.............	do	80	A. V. Conrad	Crique de Park..	14	150 00
103495	Athlon	do	80	J. Norman Rafuse	Conquerall-Bank	14	150 00
94790	Abana...	do	80	James Romkey	LaHave (en bas).	14	150 00
94783	Alaska	do	80	Solomon Smith.	do ..	14	150 00
100170	Atlanta............	do	80	Freeman Anderson....	Lunenberg......	14	150 00
100472	Arcana............	do	80	Alex. Knickle.........	do	14	150 00
100489	Algoma	do	56	Jeffrey Publicover	Dublin-Shore...	9	101 00

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
94778	Argosy	Lunenburg	80	Charles Smith	Lunenburg	13	145 00
100839	Acalia	do	34	Nathan Silver	do	4	54 00
103503	B. G. Anderson	do	80	Thomas Hamm.	do	14	150 00
100838	Blanche A. Colp	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	14	150 00
103430	Beluga	do	80	A. V. Conrad	Crique de Park.	14	150 00
94647	Bonus	do	80	George Creasor	Anse de Ritcey.	12	140 00
94651	Bessie A	do	80	Murdoch McGregor	do	14	150 00
100163	Beauty	do	65	J. Norman Rafuse	Conquerall-Bank	9	110 00
103501	Barcelona	do	80	James Romkey	La Have (en bas)	14	150 00
100848	Britannia	do	59	Lambert Lohnes	La Have (au mil.)	11	114 00
100571	Britannia	do	80	Charles Smith	Lunenburg	14	150 00
96823	Burnham H	do	80	Benjamin Morash	do	14	150 00
94782	Bona Fides	do	80	J. Joseph Rudolph	do	14	150 00
103421	Blenheim	do	80	Charles Smith	do	14	150 00
96828	Bonanza	do	80	Charles Silver	do	14	150 00
94645	C. A. Chisholm	do	80	Abraham Ernest	Baie Mahone	12	140 00
94658	C. A. Ernst	do	57	do	do	10	107 00
100159	C. U. Mader	do	80	C. U. Mader	do	14	150 00
103427	Cymbrian	do	60	Dean Fralick	Pleasantville	11	115 00
90824	Ceto	do	80	A. V. Conrad	Crique de Park.	14	150 00
103502	Carlraine	do	80	Alvin Himmelman	Anse de Ritcey	14	150 00
100579	Citizen	do	80	Murdoch McGregor	do	14	150 00
97081	Carrie	do	80	Jno. M. Ritcey	do	14	150 00
97084	Calla Lily	do	62	Edmnnd Nirtle	La Have	11	117 00
100834	Comrade	do	80	W. N. Reinhardt	do	14	150 00
100823	Carrie	do	60	Adnah Burns	Dayspring	12	120 00
90875	Capio	do	72	G. N. C. Hawkins	Lunenburg	11	127 00
103415	Clarence Smith	do	80	G. Abram Smith	do	14	150 00
90869	Clara E. Mason	do	80	David Smith	do	12	140 00
103419	Cordova	do	80	Charles Smith	do	12	140 00
88355	D. A. Mader	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	12	140 00
90834	Diego	Port-Medway	28	Harris Conrad	Cherry-Hill	7	63 00
100841	Dora	Lunenburg	80	Wm. Acker	Lunenburg	12	140 00
97089	Dictator	do	80	S. Watson Oxner	do	14	150 00
88356	Energy	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	12	140 00
103424	Elva M	do	80	do	do	17	165 00
94659	Enterprise	do	80	Wm. Cleversey	Pleasantville	13	145 00
100827	Elnora	do	52	Josiah Gerhardt	Middle-South	8	92 00
94960	Eureka	do	80	Reuben Smith	Anse de Ritcey	14	150 00
96821	Edgar T. Richard	do	55	Elias Richard	Anse de Getson.	12	115 00
103506	Ebro	do	75	J. Wm. Young	Lunenburg	10	125 00
100151	Erminie	do	80	Wm. Young	do	14	150 00
103198	F. B. Wade	do	80	L. B. Currie	Dublin-Shore	14	150 00
100481	Florence	do	29	Herbert Young	Pointe des Sauv.	7	64 00
103743	Flo. F. Mader	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	14	150 00
103429	Fern	do	70	Edmen Walters	La Have	12	130 00
92638	Florence M	do	80	J. Alex. Silver	Lunenburg	13	145 00
90582	G. A. Smith	do	80	Jno. M. Ritcey	Anse de Ritcey	12	140 00
103411	Genevieve	do	80	Abraham Ernest	Baie Mahone	14	150 00
103505	Gladys May	do	80	Adam Selig	Anse de Vogler.	16	160 00
97088	Glendale	do	38	Charles Bell	Dublin-Shore	5	63 00
100488	Gurnet	do	56	Alvin Creaser	Anse de Ritcey.	10	106 00
90862	Grenada	do	80	Reuben Romkey	La Have (en bas)	14	150 00
100825	Georgina	do	34	James Bell	Anse de Getson.	6	64 00
100850	Grace	do	80	Daniel Getson	do	14	150 00
100480	Gallant	do	57	Elias Richard	do	12	117 00
97083	Garland	do	51	Jno. D. Sperry	Petite-Rivière	7	86 00
100478	Gladioia	do	52	Kenneth Silver	Dayspring	10	102 00
96836	Gleaner	do	80	Wm. C. Acker	Lunenburg	11	135 00
94773	Galatea	do	80	Jno. B. Young	do	14	150 00
100576	Glad Tidings	do	80	J. Wm. Young	do	14	150 00
90825	Henry N. Batchelder	Port-Medway	80	Sam'l. E. Teel	Anse de Vogler.	14	150 00
103744	Harry Smith	Lunenburg	80	J. H. Wilson	Lunenburg	14	150 00
100569	Howard Young	do	80	James Young	do	14	150 00

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
100490	Irene M. B........	Lunenburg... ..	66	Eli Ernst.	Baie Mahone....	12	126 00
96837	Irvin G............	do	80	Freeman Spindler.....	Middle-South...	14	150 00
96830	J. A. Silver........	do	80	Chas. L. Silver.......	Lunenburg......	14	150 00
94785	J. C. Schwartz.....	do	80	Chas. Hewitt	do	14	150 00
100164	J. H. Ernst..	do	80	S. Watson Oxner......	do ..	14	150 00
100837	J. M. Young	do	80	Wm. Young..	do	14	150 00
94654	J. W. Celdert......	do	80	Jas. W. Geldert.	do	14	150 00
103491	Jennie May.... ...	do	80	Martin Westhaver	Ruisseau Martin	14	150 00
94789	Joseph McGill.....	do	80	Gabriel Himmelman ..	Middle-South...	14	150 00
103414	Jeanie Myrtle......	do	80	Murdoch McGregor...	Anse de Ritcey..	16	160 00
59475	Jessen	do	69	J. Norman Rafuse ...	Conquerall-Bank	9	114 00
103202	L. B. Currie.	do	80	Lauchlin B. Currie....	Dublin-Ouest. ..	14	150 00
96833	L. E. Young......	do	80	Benj. Anderson.......	Lunenburg.... .	16	160 00
94780	Lawrence.........	do	80	Abraham Ernst.......	Baie Mahone ...	13	145 00
94788	Laura C. Zwicker..	do	80	do ..	do ...	12	140 00
83316	Lottie.......... ...	Port-Medway...	80	Sam'l. E. Teel........	Anse de Vogler..	14	150 00
103496	Loreana Maud... .	Lunenburg......	80	David Ritcey..........	Anse de Ritcey.	14	150 00
96827	Leopold	LaHave........	80	Sam'l. Ritcey, fils.....	do	14	150 00
100830	Lorraine C........	Lunenburg	64	Amiel Corkum.........	LaHave........	11	119 00
103418	Leader	do	80	Alex. Kinckle.........	Lunenburg.. ...	14	150 00
96832	Laura M. Knock...	do	80	Allan R. Morash.....	do	12	140 00
90854	Latena	do	80	S. Watson Oxner......	do	13	145 00
103420	Luetta	do	80	David Smith.........	do	14	150 00
103510	M. J. Crosby......	do	76	Charles Rafuse.... ...	LaHave.	12	136 00
103413	Martello	do	65	Abraham Ernst	Baie Mahone ...	10	115 00
97052	Minnie Maud......	Liverpool	80	J. S. Wolfe..........	Dublin-Ouest....	15	155 00
100844	Mystic Tie	Lunenburg	64	J. N. Rafuse..........	Conquerall......	11	119 00
83173	Maggie Smith......	do	80	Jno. M. Ritcey........	Anse de Ritcey..	12	140 00
103425	Majestic	do	80	Reuben Ritcey	do ..	14	150 00
103426	Melbourne	do	61	Eber Gerhardt........	LaHave........	12	121 00
100849	Merl M. Parks.....	do	80	James Wamback.....	do	14	150 00
90823	Miletus...........	Port-Medway...	80	Jno. Shankle.	LaHave........	12	140 00
96840	May Flower.... ..	Lunenberg......	60	Robt. Dawson	Bridgewater....	8	100 00
103422	Mischief	do	80	T. A Wilson	do ...	14	150 00
100840	Maritime.........	do	59	Francis Himmelman ..	Anse de Getson.	9	104 00
100162	Magic	do	45	Jno. D. Sperry..... ..	Petite-Rivière ..	8	85 00
103509	Maggie E. Z. ...	do	70	Em. Sellers.........	Feltzen-Sud	13	135 00
94772	Molega...	do	80	Benj. Anderson.	Lunenburg......	14	150 00
94775	Malabar	do	80	R. H. Griffiths..	do	14	150 00
92632	Monarch.....	do	80	Allan R. Morash......	do	12	140 00
109574	Melrose	do	71	do	do	11	126 00
103416	Minnie J. Smith...	do	80	Wm. C. Smith	do	16	160 00
97100	Maggie M. W......	do	80	J. H. Wilson	do	14	150 00
94777	Maurice C. Geldert.	do	80	Jno. B. Young..	do	14	150 00
100153	Milo....	do	80	J. Wm. Young	do	14	150 00
92640	Minerva..........	do ..	80	Wm. C. Acker........	do ...	12	140 00
94966	Nicanor	do	79	McKinnon Westhaver	Ruisseau Martin	12	139 00
100485	Nightingale..... ..	do	52	Wallace Haughn.. ...	LaHave..... .	10	102 00
90827	Nyanza...... ...	do	80	Elias Walters.........	Lunenburg......	16	160 00
92636	Nonpareil	do	80	Jno. Zinck	do . ..	14	150 00
88342	Nova Zembla	do	79	C. U. Mader...	Baie Mahone...	12	139 00
94779	O. P. Silver...... .	do ..	80	Chas. L. Silver	Lunenburg.. ...	14	150 00
103499	Olivette	do	80	James Creaser, fils	Anse de Ritcey.	14	150 00
94641	Ovanda...........	d0	80	Jeffrey Publicover.....	Anse de Getson.	12	140 00
85562	Oresa.............	do	14	Alex. Kinckle	Lunenburg......	4	34 00
94786	Ontario.......	do	80	Benj. C. Smith..	do	14	150 00
100157	Orinoco...... . ..	do	56	Wm. Westhaver	do	12	116 00
100486	Pandora....... ...	do	53	Abraham Cook..	Ile de Corkum ..	12	113 00
94774	Puritan	do	80	Theophilus Creaser....	Anse de Ritcey .	14	150 00
100483	Puma	do	58	Simon Pentz..........	Anse de Getson.	13	123 00
100836	Panama	do . ..	80	Henry Adams	Lunenburg	14	150 00
85647	Pembina	do	80	S. W. Oxner....	do	10	130 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
53551	Roving Bird	Halifax	24	Joseph Langille		4	44 00
100473	Rapture	Lunenburg	57	Alvin Moser	Middle-South	12	117 00
100572	Rowena	do	51	Wm. Schmeisser	La Have	12	111 00
96834	Robert F. Mason	do	80	Martin Mason	Lunenburg	14	150 00
100165	Snow Queen	do	67	Leander Meisner	Pointe Martin	12	127 00
88349	Senovar	do	80	Nathan Hiltz	Rivière Martin	12	140 00
94962	Stella A	do	80	Reuben Ritcey	Anse de Ritcey	13	145 00
94787	Samoa	do	80	James Geldert	Lunenburg	14	150 00
90868	Sadie	do	79	G. N. C. Hawkins	do	13	144 00
100471	Secret	do	80	Jno. B. Young	do	14	150 00
103500	St. Helena	do	80	Howard Wynacht	do	14	150 00
94657	T. W. Langille	do	71	Frank Conrad	do	13	136 00
92623	Torridon	do	80	Murdock McGregor	Anse de Ritcey	14	150 00
100575	Tyler	do	54	W. A. Zwicker	Lunenburg	9	99 00
103742	Unique	do	80	Abraham Ernst	Baie Mahone	14	150 00
103417	Uruguay	do	80	Daniel Lohnes	Anse de Ritcey	14	150 00
97098	Urania	do	80	David Heisler	Lunenburg	14	150 00
69200	Vesta	do	64	Martin Evans	Chester	*	64 00
100821	Venus	do	76	Jacob Hiltz	Pointe des Sauv.	12	136 00
94776	Volunteer	do	80	Murdock McGregor	Anse de Ritcey	13	145 00
103504	Viking	do	80	Amiel Corkum	La Have	14	150 00
94956	Venezuela	do	80	Isaac Corkum	La Have (au mil.)	12	140 00
83164	Valiant	do	80	A. H. Zwicker	Lunenburg	12	140 00
94967	White Cloud	do	80	C. U. Mader	Baie Mahone	15	155 00
96829	Westeria	do	80	Freeman Anderson	Lunenburg	14	150 00
100152	Werra	do	80	David Smith	do	14	150 00
100842	W. H. Walters	do	80	Thomas Walters	do	13	145 00
100833	Yucatan	do	80	J. Joseph Rudolph	do	14	150 00

COMTÉ DE PICTOU.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
83134	Infant	Lunenburg	15	Johnston Rhynard	Pictou	2	25 00
38510	Lily	Pictou	23	Geo. Rivers	do	3	38 00

COMTÉ DE QUEEN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
103205	Aroostook	Liverpool	67	Andrew McNutt	Liverpool	*	67 00
90844	Armada	Guysborough	25	L. B. Cohoon	Port-Medway	6	55 00
85564	Bessie Williams	Barrington	77	Abram W. Hendry	Liverpool	3	92 00
85478	Glenora	Liverpool	76	James C. Inness	do	16	156 00
103191	Jennie B	do	13	Wm. Vogler	Port-Jolly	4	33 00
83310	Myosotis	Port-Medway	80	Edwin Morine	Port-Medway	14	150 00
94833	News Boy	St-André, N.-B.	16	Alex. Shankle	Port-Matoon	5	41 00
103194	Oressa	Liverpool	10	Winot Arnold	do	4	30 00
61916	Only Son	do	16	Wm. A. Conrad	Liverpool	3	31 00
90832	Ronald H. C	Port-Medway	55	L. B. Cohoon	Port-Medway	14	125 00
103193	Startle	Liverpool	11	Albert Wagner	Port-Matoon	4	31 00
103199	Trilby	do	12	Wm. Wigelsworth	Liverpool	2	22 00
83495	Utopia	do	80	James C. Inness	do	9	125 00
97041	W. H. Smith	do	43	Willard Godfrey	Brooklyn	7	78 00
94953	W. D. Richard	Lunenburg	80	Abram W. Hendry	Liverpool	15	155 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

Liste des navires que ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite*.

COMTÉ DE RICHMOND.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
69143	Arequipa	Arichat	36	Philip Gruchy	D'Escousse	7	71 00
77544	Alpha	do	42	Wm. J. LeVesconte	Riv. Bourgeois	4	97 00
88456	Alice May	do	39	do	do	10	89 00
36474	Alexander Fraser	Lunenburg	32	A. Sampson	do	10	82 00
38501	B. Weir & Co	Arichat	25	J. Shannon et M. J. White	Bassin de la riv. des Habitants.	4	45 00
35996	Blue Bell	do	25	Thos. Duyon	Martinique	3	40 00
94680	Bonnie Glen	Halifax	17	Xavier Marchaud	Petit de Grat	4	37 00
75561	Boreas	Lunenberg	41	John Colford	Port-Richmond.	7	76 00
54156	British Lady	Arichat	19	Albert Joyce	Riv. des Habit.	2	29 00
72061	C. P. M.	do	22	Alex. Burke	Riv. Bourgeois	6	52 00
88459	Caroline	do	12	Jno. B. Girroir	Arichat-Ouest	3	27 00
74100	Candid	do	23	Désiré Burke	Riv. Bourgeois	7	58 00
103452	Charlotte	do	73	David Walker	Bassin de la riv. des Habitants.	6	103 00
72052	Dayspring	do	52	Charles Leblanc	Port-Royal	4	72 00
72058	Daisy	do	34	Placide Richard	Arichat	3	49 00
75569	Empress	Lunenburg	47	Célestin Poirier	D'Escousse (en b)	12	107 00
77822	Eliza Smith	Arichat	44	Alex. Poirier	Goulet	11	99 00
53811	Electric Flash	Halifax	53	Dominique Fougère	Poulamond	13	118 00
103454	Ethel B	Arichat	10	Edward Leblanc	do	4	30 00
80994	Esperance	Guysborough	16	Joseph Petitpas	Arichat	3	25 00
38477	Elizabeth	Arichat	18	Placide Burke	Riv. Bourgeois	3	33 00
83395	Elerie	Halifax	29	Lewis Murray	Port-Richmond	3	44 00
83083	Emma Proctor	Port-Hawkesb'y	41	Edward Procton	Riv. des Habit.	9	86 00
88462	Fannie S	Arichat	28	Docité Fougère	Riv. Bourgeois	8	68 00
74116	Fama	Halifax	44	Wm. Levesconte	do	10	94 00
38481	G. H. B	Arichat	36	Placide Forgeron	Arichat-Ouest	3	51 00
88599	Guide	Halifax	38	Edward Poirier	D'Escousse, inf.	12	98 00
100161	Hilda Maud	Port-Hawkesb'y	46	Jno. G. Murray	Port-Richmond	4	66 00
38468	Hector	Arichat	35	Edward J. Walker	Bassin de la riv. des Habitants.	7	70 00
88468	Irene	do	12	D. M. Gruchy	Petit de Grat	3	27 00
96764	Ida C. Spoffard	Port-Hawkesb'y	54	Robt. Murray	Port-Richmond	7	89 00
83135	J. B. M.	Halifax	20	Samuel Burke	Saint-Pierre	6	50 00
88454	Jubilee	Arichat	34	David Gruchy	D'Escousse	9	79 00
85560	Jacques	Yarmouth	58	Fredk. Poirier	do	14	128 00
80972	John Vincin	Sydney	17	Simon Delorey	Ile Janvrin	3	32 00
38486	Julia	Arichat	20	Louis Burke	Riv. Bourgeois	7	55 00
88467	Katie	do	11	Frank Sampson	Poulamond	4	31 00
72070	Lennox	do	46	David Gruchy	D'Escousse	12	106 00
37551	Leading Star	Halifax	39	Remie Joyce	do	10	89 00
88455	Laura Victoria	Arichat	39	Henry McDonald	do	10	89 00
38516	Lady of the Lake	do	26	Peter Landry	Saint-Pierre	8	66 00
96763	Lelia Linwood	do	67	Wm. J. Levesconte	Riv. Bourgeois	15	142 00
72071	Lumen Diei	do	20	Urbain Sampson	do	5	45 00
74054	Laura E. Douglass	Barrington	39	Joseph Steele	Port-Richmond	6	69 00
38417	Messenger	Arichat	30	Cléophas Boudrot	Poulamond	6	60 00
72063	May Flower	do	12	John Burke	Riv. Bourgeois	5	37 00
88463	Maria	do	14	Andrew Boudrot	Petit de Grat	4	34 00
38522	Mary	do	23	Isaiah Boudrot	Riv. Bourgeois	7	58 00
88464	Mary E.	do	10	Charles Wolfe	Arichat	3	25 00
85388	Mary Alice	Halifax	20	Wm. Malcolm et Fils	Port-Malcolm	3	35 00
74365	Nova Stella	Arichat	53	Leon Poirier	D'Escousse	15	128 00
72048	Neptune	do	26	Wm. Levesconte	Riv. Bourgeois	5	51 00
54139	Ocean Belle	Halifax	20	Isidore Fougère	Poulamond	8	60 00
61630	Olive J	do	57	Jno. Malcolm	Port-Malcolm	8	97 00
72067	Philomene D.	Arichat	22	Jno. Pelham	Ile Madame	3	37 00
46485	Quickstep	Port-Hawkesb'y	52	Jno. G. Murray, *et al.*	Port-Richmond	6	82 00
88439	Ripple	Halifax	20	Isidore Boudrot	Petit de Grat	4	40 00
64033	Ripple	Port-Hawkesb'y	34	Geo. A. Cruickshank	Port-Richmond	7	69 00
75763	Ripple	Arichat	17	Daniel McDonald	Bassin de la riv. des Habitants.	2	27 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE RICHMOND—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
73119	Royal	Halifax	12	Isaac Dugas	Arichat-Ouest	2	22 00
88452	R. Ferguson	Arichat	24	Maurice Burk	Saint-Pierre	7	59 00
51781	S. E. Cove	Halifax	54	Rémi Fougère	Poulamond	12	114 00
85645	Sissie Belle	do	40	Firmin Fougère	do	11	95 00
88465	Stella	Arichat	46	F. A. Burke	Riv. Bourgeois	12	106 00
92599	Thistle	Sydney	11	R. Manbourquette	L'Ardoise	4	31 00
61990	Union	Halifax	20	Arthur Leblanc	Arichat	2	30 00
61946	Union	do	23	Laurence Lavache	Arichat-Ouest	2	33 00
71034	Vanguard	Arichat	51	Dom. Boudrot	Petit de Grat	7	86 00
38523	Victoria	do	24	Henry Burke	Saint-Pierre	7	59 00
57662	Village Bride	Halifax	24	Peter Malcolm	Port-Malcolm	6	54 00
94666	Winged Arrow	do	56	Thomas Boudrot	Poulamond	14	126 00

COMTÉ DE SHELBURNE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
97034	A. D'E	Yarmouth	15	David Blades	Havre de Wood (en haut)	4	35 00
94632	A. C. Greenwood	Shelburne	15	Hugh M. Perry	Pointe Noire	5	40 00
90655	Annina	Yarmouth	12	Benjamin Penney	Côté Sud	6	42 00
100612	Ardella	Shelburne	10	Adam J. Firth	Pointe de Sable	4	30 00
100617	Altona	do	28	Austin Swansburg	Petit Havre	8	68 00
100620	Alina	do	80	Churchill Lake	Lockeport	18	170 00
103701	Black Prince	Yarmouth	15	Thos. W. Crowell	Baccaro	4	33 00
88551	Blanche M. Thorbourne	Shelburne	80	Jno. H. Thorbourne	Baie Jordan	19	175 00
103186	Britannia	do	11	Ross Enslow	Green-Harbour	4	31 00
103187	Ben Bolt	do	80	Clifford Locke	Lockeport	19	175 00
100604	Bella H. McKinnon	do	35	do	do	9	80 00
97028	Bertha	Yarmouth	10	Edwin William	Green-Harbour	4	30 00
103181	Curlew	Shelburne	63	Arthur Hood	Shelburne	14	133 00
96970	Charlie Richardson	do	26	John B. Harding	Rockland	8	66 00
100605	Dawn	Barrington	49	Angus N. Smith	Barrington	11	104 00
100613	Dove	Shelburne	80	Jno. M. Harding	Osbourne	8	120 00
83492	Dessie	Liverpool	11	E. A. Capstick	Lockeport	4	31 00
90644	Eva Mc	Yarmouth	19	James E. Smith	Havre de Shag (en bas)	3	34 00
85731	Eva L. H	Shelburne	62	B. P. Thorbourn	Pointe de Sable	13	127 00
96976	Edith	do	40	Enos Churchill	Lockeport	8	80 00
90645	Fly	Yarmouth	16	Chas. M. Wickens	Havre de Shag	4	36 00
85476	Fleetwing	Shelburne	11	Wilson Sperry	Green-Harbour	5	36 00
103065	Garnet	Yarmouth	27	Wm. P. Snow	Port-La-Tour	5	52 00
100818	Geneva Ethel	Barrington	29	Charles Kenny	Havre de Clarke	8	69 00
80831	Glide	Lunenburg	16	Charles Anderson	Rivière de Sable	5	41 00
80799	Hattie T	Digby	16	Isaac Nickerson	Havre de Shag	2	26 00
100815	Happy Home	Barrington	16	Harvey Slate	Cap Negro	4	30 00
90647	Hattie Emeline	Yarmouth	11	Chas. A. Reynolds	Pte LaTour(en b)	3	26 00
97057	Horace B	Liverpool	14	Geo. Hiltz	Lockeport	5	39 00
100607	Icelda	Shelburne	19	Clifford Locke	do	5	44 00
103174	Iona	do	15	Wm. L. Page	do	5	40 00
85566	J. Lyons	Barrington	15	Wm. H. Nickerson	Cap Negro	7	50 00
85689	James Beckwith	do	31	Benjamin Newell	Havre de Clarke	3	46 00
94941	John Purney	Shelburne	80	Geo. H. King	Pointe de Sable	21	185 00
54132	John Franklin	Halifax	18	Robert Firth	Rivière Jordan	6	48 00
88554	Jersey Lily	Shelburne	80	Enos Churchill	Lockeport	14	150 00
73967	Katie	Liverpool	14	Churchill Locke	do	5	39 00
90438	Lark	Barrington	13	Saml. Atwood	Parc du Chêne	2	23 00
100817	Little Dorrit	do	64	Angus N. Smith	Barrington	14	134 00
80624	Lima	Yarmouth	12	Wm. Halliday	Pointe de l'Ours	2	22 00
88261	Little Joe	do	18	Walter Chetwynd	Havre de Wood (en haut)	3	33 00

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE SHELBURNE—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
100320	Lena	Barrington	13	Nehemiah Smith	Havre de Clarke	3	28 00
103185	Latona	Shelburne	80	Jno. A. Mc Gowan	Shelburne	21	185 00
100606	Myra Louise	Barrington	17	James Lowe	Havre de Clarke	6	47 00
100816	Mattie Morrissey	do	24	D. G. Morrissey	do	9	69 00
92568	Mary Kate	Shelburne	13	Samuel D. Rudolph	Church-Over.	5	38 00
97024	Mary Amanda	Yarmouth	42	E. P. Greenwood	Havre du N.-E.	9	87 00
83434	Mary May	Barrington	20	Peter M. Crowe	Pointe de Sable	6	50 00
103184	Mayflower	Shelburne	26	Mark A. Vernon	do	5	51 00
100614	May Flower	do	11	Uriah Williams	Green-Harb'r-O.	4	31 00
103177	Mayflower	do	12	Alfred Swim	Lockeport	3	27 00
103173	Mabel	do	21	Jno. Mathews	Rockland	7	56 00
103175	Myrtle	do	10	Geo. L. Decker, père	Petit Havre	4	30 00
83493	Mary C	Liverpool	80	Wm. McMillan	Lockeport	19	175 00
103182	Meta	Shelburne	18	Clifford Locke	do	5	43 00
90439	Oscar F	Barrington	18	Henry Purney	Oôté-Sud	7	53 00
96977	Oriole	Shelburne	43	Clifford Locke	Lockeport	10	93 00
100820	Ranger	Barrington	11	Thos. K. Nickerson	Anse du Docteur	4	31 00
100319	Rob Roy	Yarmouth	12	Jethro Swim	Havre de Clarke	4	32 00
92320	Rialto	Shelburne	46	A. E. Thorbourn	Pointe de Sable.	8	86 00
77956	Speed	Yarmouth	13	Robert Nickerson	Havre de Wood (en haut)	2	23 00
90433	Ste. Anne	Barrington	11	Jno. W. Kenny	Havre de Clarke	4	31 00
85390	Susan C.	do	20	James F. Ross	Ile de Pierre	8	60 00
100616	Sea Slipper	Shelburne	11	James Enslow	Green-Harbour	4	31 00
90894	Theresa	Yarmouth	18	Stanford Kenney	Havre de Clarke	2	28 00
96961	Tivoli	Shelburne	24	Wm. J. Doane	Tête-Rouge	6	54 00
103179	Trilby	do	31	Wm. McMillan	Lockeport	10	81 00
100811	Vesta Pearl	Barrington	40	N. J. Smith *et al.*	Ile du Cap	10	90 00
100608	Vesper	Shelburne	14	Geo. S. Decker, fils	Petit Havre	5	39 00
100611	Water Sprite	do	50	Colin C. Nickerson	Havre de Wood (en bas)	4	70 00
90430	Will Carleton	Barrington	80	Joseph A. Smith	Port-La-Tour	16	160 00
100812	Wyvern	do	25	Charles L. Swim	Havre de Clarke	5	50 00
103183	Wren	Shelburne	18	Wm. McCarthy	Shelburne	5	43 00
77744	Whip-poor-will	do	17	James Cook	Pointe Noire.	5	42 00
75722	Yuba	Yarmouth	15	Charles E. Crowell	Port-La-Tour	7	50 00

COMTÉ DE VICTORIA.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
69133	Susan	Halifax	17	J. D. McNeil	Ingonish	1	22 00

COMTÉ DE YARMOUTH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
94980	Aurore	Yarmouth	80	Leon D'Eon	Pubnico-Ouest	18	170 00
80647	Annie M. Bell	do	64	Zacharie D'Eon	do	17	149 00
103051	†Carrie May	do	25	Henry T. D'Entremont	Pubnico-Est	4	46 95
94977	Civilian	do	80	Charles D'Entremont	Pubnico-Ouest	18	170 00
85536	Circassian	do	80	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth	23	195 00
90871	Dora	do	63	do	do	17	148 00
103053	Eddie C	do	11	James F. Harding	Argyle	1	16 00
103066	Eddie J	do	23	Webster Hamilton	Argyle (en bas)	1	28 00
97036	Eva	do	10	Gabriel Bourke	Anse de Bourke.	2	20 00
85551	Ethel	do	80	J. H. Porter et Cie.	Tusket-Wedge	18	170 00
90654	Flora	do	64	David D'Entremont	Pubnico-Ouest	18	154 00
94972	Florence	do	11	Joshua Boudreau	Tusket-Wedge	4	31 00
90885	Georgiana	do	80	Henry Lewis	Yarmouth	20	180 00

† Pour 1895.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE YARMOUTH—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
85554	Hazel Glen	Yarmouth	80	Arthur D'Entremont	Pubnico-Ouest	22	190 00
80643	Hazel Dell	do	80	Parker, Eakins et Cie.	Yarmouth	16	160 00
100327	Hattie	do	10	Robert Ellenwood	do	3	25 00
88581	King Fisher	do	47	A. F. Stoneman et Cie	do	6	77 00
90887	L'Etoile	do	48	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	13	113 00
80614	Louise	do	80	do	do	16	160 00
80632	Lumen	do	30	do	do	6	60 00
103059	Lady Bourque	do	11	Mandé Bourque	Pointe Sluice	3	26 00
88596	M. A. Louis	do	64	Charles D. D'Eon	Pubnico-Ouest	15	139 00
85539	Maggie Jane	do	12	Wm. Robbins	Port-Maitland	2	22 00
88583	Mary O'Dell	do	14	Levi Robicheau	Yarmouth	3	29 00
90659	N. A. Laura	do	59	Julien D'Entremont	Pubnico-Ouest	17	144 00
90892	Nellie	do	59	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	10	109 00
85553	Onyx	do	80	Parker, Eakins et Cie.	Yarmouth	18	170 00
100313	Souvenir	do	71	Nicholas D'Entremont	Pubnico-Ouest	21	176 00
100323	Senora	do	80	Marc A. Surette	do	21	185 00
75724	Sea Foam	do	75	J. H. Porter et Cie	Tusket-Wedge	14	145 00
96962	Sunrise	do	18	James E. Crosby	Yarmouth	3	33 00
88589	Sanford	do	20	Wm. A. Killam	do	*	20 00
88597	Uncle Sam	do	80	James Amiro	Pubnico-Ouest	20	180 00
90897	Wrasse	do	56	A. F. Stoneman et Cie	Yarmouth	16	136 00
90882	Will o' the Wisp	do	51	do	do	16	131 00
90896	Wapiti	do	80	do	do	18	170 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE CHARLOTTE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
103124	Addie B.	Saint-André	13	Arthur Ramsdell	White-Head	1	18 00
94727	Aurelia	Saint-Jean	22	James Scovil	Grand-Manan	3	37 00
83469	Austin P.	Saint-André	12	Eben Greenlaw	Ile du Cerf	4	32 00
100111	Bess	Parsboro', N.-E.	24	Frank Cassidy	Lepréaux	3	39 00
64011	Bee	Saint-André	18	B. T. Fletcher	Wilson's-Beach	3	33 00
88409	Carrie	Digby, N.-E.	12	Thos. A. Cook	La Tête	3	27 00
88290	Crusoe	Saint-André	13	James Starkey	Saint-André	3	28 00
59375	Cadet	do	19	Ethelbert Savage	Campobello	5	44 00
35338	Caroline	do	18	Henry Stuart	Ile du Cerfe	5	43 00
92503	Defiance	do	17	Frank Calder	Campobello	3	32 00
103118	Della F. Tarr	do	34	C. H. Greenwood	Wilson's-Beach	7	69 00
74326	Dreadnaught	Yarmouth, N.-E.	19	Alfred Stanley, père	Grand-Manan	3	34 00
88280	E. B. Lane	Saint-André	13	Fred. Tewsbury	do	2	23 00
80803	Exenia	Windsor, N.-E.	18	Wm. F. Parker	Havre au Castor	4	38 00
80882	Ella Mabel	Saint-André	14	Walter Calder, fils	Campobello	3	29 00
83202	Enchantress	do	10	Peter Dixon	Grand-Manan	1	15 00
94834	Flora Wooster	do	22	Andrew McGee	Back-Bay	3	37 00
88276	Falcon	do	12	Jno. F. Cronk	Grand-Manan	3	27 00
92511	Fleet Wing	do	11	Alden McFarland	do	2	21 00
97150	Gleaner	do	13	Andrew McGee	Back-Bay	1	18 00
94835	Georgie Linwood	do	25	Robert Barry	Havre au Castor	5	50 00
59379	Gazelle	do	47	William Watt	Grand-Manan	8	87 00
59396	Gurtie Westbrook	do	16	James Cline	Ile du Cerf	1	21 00
94839	Harrie	do	14	Wm. Tucker	La Tête	3	29 00
83463	Havelock	do	33	Wm. James	Wilson's-Beach	5	58 00
103123	Indicator	do	11	Frank Ingersoll	Grand-Manan	2	21 00
103121	Island Girl	do	17	do	do	2	27 00
51965	John E. Dennis	do	18	Alfred Stanley	do	4	38 00
83426	Louisa	Saint-Jean	16	Wm. Shaw	Lepreaux	3	31 00
59342	Lizzie S. McGee	Saint André	14	Andrew McGee	Back-Bay	4	34 00
88273	Lillian E.	do	13	do	do	2	23 00
77965	Lybia B.	do	18	W. et J. M. Calder	Campobello	3	33 00
77766	Laconic	Shelburne, N.-E.	15	John Dixon	Grand-Manan	3	30 00
88407	Linnet	Digby, N.-E.	15	James Scovil	do	*	15 00
103117	Magaret	Saint-André	49	Milton Eldridge	Havre au Castor	12	109 00
88277	Maggie Jane	Saint-Jean	18	Thomas Bright	Anse de Seely	2	28 00
85442	Mystery	Saint-André	14	Chas. Dixon	Grand-Manan	2	24 00
88402	Mizpah	Digby, N.-E.	53	Eben Gaskill	do	8	93 00
92514	Maggie Jane	Saint-André	10	John Thomas	do	3	25 00
94837	Olga	do	11	Thos. Richardson	Ile du Cerf	2	21 00
92518	Peril	do	18	Martin Eldridge	Havre au Castor	3	33 00
75864	Roving Lizzie	Weymouth, N.-E	11	Eben Calder	Campobello	3	26 00
75591	Rise and Go	Saint-André	16	Wm. Sirls	Wilson's-Beach	3	31 00
88272	Simeon H. Bell	Saint-André	14	Charles Dixon	Grand-Manan	3	29 00
88414	Trumpet	Saint-Jean	20	Geo. U. Wright	Havre au Castor	3	35 00
59387	Telephone	Saint-André	19	James Brown	Wilson's - Beach	3	34 00
94832	Venus	do	42	Simon Brown	do	9	87 00
88282	Veritas	do	10	Simon Leonard	Ile du Cerf	2	20 00
103111	Volunteer	do	13	A. W. Ingersoll	Grand-Manan	3	28 00
77969	Wave Queen	do	11	H. W. Foster	do	4	31 00
92512	Water Witch	do	11	Robert Main	do	3	26 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouv.-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
100984	Alice	Chatham	11	Charles De Gruchy	Caraquet	4	31 00
103279	Alice Maud	do	10	Peter Fiott	do	3	25 00
96739	Angeline	do	14	Octave Gionet	do	3	29 00
103085	Argentina	do	12	V. L. Lanteigne	do	3	27 00
103071	Anglesea	do	12	H. H. LeBoutillier	do	3	27 00
100987	Arabi	do	12	Philip Rive	do	3	27 00
103769	Alma	do	10	Jno. B. Sirois	do	3	25 00
103081	Albatross	do	13	Thomas Ahier	Shippégan	3	28 00
103763	Alouette	do	10	do	do	3	25 00
103073	Anna	do	11	W. S. Loggie	Caraquet	4	31 00
92419	Anna	do	12	Dosité Chiasson	Shippégan	3	27 00
100960	Annie M	do	11	W. S. Loggie	Caraquet	3	26 00
103009	Adeline Gladys	do	12	Richard Young	Shippégan	2	22 00
72099	Adeline	do	12	Clément Lanteigne	Lamèque	3	27 00
97194	Alika	do	12	Lange Paulin, père	do	3	27 00
100983	Bee	do	11	Chas. De Gruchy	Caraquet	3	26 00
61431	Bee	do	11	Paul Noël	Lamèque	3	26 00
103589	Blenheim	do	13	Peter Fiott	Caraquet	3	28 00
100299	Blanchard	do	12	do	do	3	27 00
100780	Britannic	do	12	C. Hubbard	do	3	27 00
100975	Big Bear	do	10	Robt. Young et Fils	do	3	25 00
103072	Ben Hur	do	11	Richard Young	Shippégan	3	26 00
72079	Betsy	do	13	Sébastien Noël	Lamèque	4	33 00
100909	Blue Nose	do	11	Joseph Sewell	Caraquet	3	26 00
103271	Celia	do	11	Dom. Gallien	do	3	26 00
100774	Calliope	do	12	P. Rive	do	4	32 00
103585	Cerdric	do	14	do	do	3	29 00
100988	Cæsar	do	10	do	do	3	25 00
100971	Cyprian	do	11	Elie Sivret	do	3	26 00
100784	Charlotte	do	13	R. Young et Fils	do	3	28 00
100789	Chazalie	do	11	do	do	4	31 00
100916	Cygnet	do	12	George Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	27 00
101000	Condor	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	25 00
103083	Corsair	do	10	do	do	3	25 00
100917	Dora	do	11	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	26 00
100915	Dawn	do	12	do	do	3	27 00
100999	Dove	do	11	T. Ahier	Shippégan	3	26 00
100913	Daffodil	do	10	do	do	3	25 00
103076	Dipper	do	11	W. S. Loggie	Caraquet	4	31 00
92412	Dollie Dutton	do	13	Richard Young	Shippégan	4	33 00
103590	Eliza	do	13	P. Fiott	Caraquet	3	28 00
100293	Eliza	do	15	Robt. Young et Fils	do	4	35 00
103090	Etna	do	11	P. Rive	do	3	26 00
100772	Estelle	do	13	do	do	3	28 00
100905	Evangeline	do	10	do	do	3	25 00
100786	Empress	do	12	Robt. Young et Fils	do	3	27 00
100787	Ethel	do	11	do	do	3	26 00
100998	Eagle	do	10	T. Ahier	Shippégan	4	30 00
100911	Emperor	do	10	do	do	3	25 00
96723	Emma	do	15	Ludger Duguay	Lamèque	3	30 00
96737	Elmina	do	11	Jacques Noël	do	4	31 00
61405	Fly	do	11	Alexr. McLaughlan	Tracadie	4	31 00
100977	Fly	do	12	Chas. DeGruchy	Caraquet	3	27 00
96736	Fly	do	14	Richard Young	Shippégan	4	34 00
85699	Four Sisters	do	10	Marcel Caron	Caraquet	3	25 00
100782	Flying Foam	do	12	Robt. Young et Fils	do	3	27 00
103001	Falcon	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	25 00
100912	Foam	do	10	do	do	3	25 00
103077	Fame	do	10	W. S. Loggie	Caraquet	3	25 00
83399	Fannie R. C.	Halifax, N.-E.	22	J. W. Windsor	Pointe de Wilson	4	42 00
100298	Fisher	Chatham	12	Elie Chiasson	Lamèque	4	32 00
61445	Flavie	do	13	Théophile Duguay	do	4	33 00

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouv.-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
92418	Grip	Chatham	12	James Davidson	Tracadie	3	27 00
100968	Gem	do	11	Charles DeGruchy	Caraquet	3	26 00
96733	Gem	do	12	Richard Young	Shippegan	3	27 00
100778	Gambetta	do	12	C. Hubbard	Caraquet	3	27 00
100954	Gazelle	do	10	do	do	3	25 00
100919	Gazelle	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P. Q.	3	27 00
100910	Gleaner	do	13	Luc Lanteigne	Caraquet	3	28 00
100993	Garfield	do	10	P. Rive	do	3	25 00
100964	Gladstone	do	10	do	do	3	25 00
100992	Great Mogul	do	11	do	do	3	26 00
100989	Gladiator	do	11	do	do	3	26 00
100790	Guiding Star	do	11	Robert Young et Fils	do	3	26 00
103282	Gilnockie	do	11	do	do	3	26 00
103766	Genesta	do	12	T. Ahier	Shippegan	2	22 00
103086	Gipsey	do	20	W. S. Loggie	Caraquet	4	40 00
100906	Hotspur	do	10	Philip Rive	do	3	25 00
100994	Hercules	do	10	do	do	3	25 00
100903	Hope	do	12	Robert Young et Fils	do	3	27 00
61425	Hope	NewCarlisle, P.Q	13	Geo. Romeril	Paspébiac, P. Q.	4	33 00
103765	Hirondelle	Chatham	11	T. Ahier	Shippegan	3	26 00
100956	Harold N.	do	12	W. S. Loggie	Caraquet	3	27 00
100997	Ivanhoe	do	10	T. Ahier	Shippegan	2	20 00
96724	Isabel	do	11	Pierre Noel	Lamèque	4	31 00
100965	Josephine	do	11	P. Rive	Caraquet	3	26 00
100969	John Bull	do	10	Joseph Sewell	do	3	25 00
103281	Japan	do	11	Robert Young et Fils	do	3	26 00
103289	Jersey Lily	do	12	T. Ahier	Shippegan	3	27 00
100958	John B.	do	11	W. S. Loggie	Caraquet	4	31 00
100981	Kite	do	11	Charles DeGruchy	do	3	26 00
103288	Kite	do	10	Thos. Ahier	Shippegan	3	25 00
103283	Koh-i-noor	do	13	Philip Rive	Caraquet	4	33 00
100980	Lynx	do	11	Charles DeGruchy	do	3	26 00
103280	Lilly	do	11	P. Fiott	do	3	26 00
100951	Leo	do	13	Hyacinthe Lanteigne	do	3	28 00
103089	Lady Maud	do	11	P. Rive	do	3	26 00
100902	Lord Stanley	do	10	Robert Young et Fils	do	3	25 00
100972	Lizzie D.	do	11	do	do	3	26 00
103003	Lark	do	10	T. Ahier	Shippegan	2	20 00
103075	Lilly Belle	do	14	W. S. Loggie	Caraquet	2	24 00
92413	Mary Jane	do	14	Theodore Savoie	Tracadie	3	29 00
88669	Morning Star	do	12	Gustave Gionet	Pokemouche	3	27 00
103278	Marie Celia	do	14	Lange Albert	Anse Bleue	3	29 00
92403	Marie†	do	25	Ubalde Landry	Grande Anse	3	56 88
92403	Marie	do	25	do	do	4	45 00
103088	Max	do	10	Maxime Cormier	Caraquet	3	25 00
100300	Mikado	do	13	P. Fiott	do	3	28 00
100955	Majestic	do	10	C. Hubbard	do	3	25 00
100779	Mermaid	do	11	do	do	3	26 00
100781	Mary Louise	do	11	do	do	3	26 00
103768	Mayflower	do	13	H. LeBoutillier	do	3	28 00
103084	Mary Emma	do	11	Onesime Poulin	do	3	26 00
100295	Marie Louise	do	18	Joseph A. Poulin	do	4	38 00
100785	Midnight	do	12	Robert Young et Fils	Caraquet	3	27 00
100957	Mary R.	do	12	W. S. Loggie	do	3	27 00
61447	Merida	do	13	André B. Aché	Shippegan	3	28 00
72100	Marie	do	11	Onésime Chiasson	do	4	31 00
100292	Marie Joseph	do	12	Lazare Gauvin	Lamèque	3	27 00
100991	MacMahon	do	11	P. Rive	Caraquet	3	26 00
100970	Nellie	do	11	Dom. Gallien	do	3	26 00
103284	Normandy	do	11	P. Rive	do	3	26 00
103005	Osprey	do	10	T. Ahier	Shippegan	4	30 00

† Pour 1895.

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouv.-Brunswick.—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
103004	Oriole	Chatham	11	T. Ahier	Shippegan	3	26 00
96740	Providence	do	13	Prospère Albert	Caraquet	3	28 00
72076	Providence	do	12	T. Ahier	Shippegan	3	27 00
96732	Providence	do	11	J. L. Robichaud	do	4	31 00
100776	Patrick	do	11	P. Rive	Caraquet	3	26 00
100996	Parisian	do	10	do	do	3	25 00
100904	P. T. S	do	11	Thomas Sivret	do	3	26 00
103080	Ptarmigan	do	11	T. Ahier	Shippegan	3	26 00
103746	Petrel	do	12	do	do	3	27 00
100297	Palma	do	14	Oliver Duguay	Lamèque	4	34 00
100967	Queen	do	10	Robert Young et Fils	Caraquet	3	25 00
97191	Rita	do	12	Chas. DeGruchy	do	3	27 00
100979	Ranger	do	10	do	do	1	15 00
100908	Rosalie	do	10	Edward LeBoutillier	do	3	25 00
100775	Red Gauntlet	do	11	P. Rive	do	3	26 00
100773	Rupert	do	12	do	do	3	27 00
100952	Replevin	do	10	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	25 00
103287	Raven	do	11	T. Ahier	Shippegan	2	21 00
103587	Romulus	do	19	W. S. Loggie	Caraquet	3	34 00
103586	Remus	do	17	do	do	3	32 00
103078	Reward	do	13	James DeGrace	Shippegan	4	33 00
103272	Red Weasel	do	11	Richard Young	do	2	21 00
103273	Russel	do	10	John M. Ward	Ile de Miscou	3	25 00
96727	Ryse	do	11	Sinaï Aché	Lamèque	3	26 00
61438	Rosane	do	13	Aimé Duguay	do	3	28 00
100982	Snowdrop	do	11	Charles DeGruchy	Caraquet	3	26 00
100978	Speedy	do	11	do	do	3	26 00
103761	Swing	do	11	P. Fiott	do	3	26 00
103767	Stella Maris	do	19	Luc Friolet	do	3	34 00
103010	Sarah B	do	10	J. Lanteigne	do	3	25 00
103087	Stanley	do	10	Théotime Poulin	do	3	25 00
100963	Stanley	do	10	P. Rive	do	3	25 00
103584	Saxon	do	13	do	do	3	28 00
100907	Sarah	do	10	Robert Young et Fils	do	3	25 00
100974	Sivret	do	10	do	do	3	25 00
100901	Sea Flower	do	12	do	do	3	27 00
100914	Sea Flower	do	11	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	26 00
100788	Sir Charles	do	11	Robt. Young et Fils	Caraquet	3	26 00
103286	Snipe	do	11	T. Ahier	Shippegan	3	26 00
103762	Swan	do	14	do	do	3	29 00
103006	Swallow	do	11	do	do	4	31 00
100961	Silver Moon	do	14	W. S. Loggie	Caraquet	4	34 00
96731	Sea Star	do	13	Joseph Savoie	Shippegan	3	28 00
100986	Swift	do	11	Fabien G. Chiasson	Petite Rivière Shippegan	3	26 00
92408	Sarah A. W	do	15	Robt. J. Wilson	Pointe de Wilson	3	30 00
100959	Sea Bird	do	10	André F. Aché	Lamèque	3	25 00
103008	St. Joseph	do	12	Adolphe Aché	do	4	32 00
74401	Sara	do	11	Nazaire Noël	do	4	31 00
100777	Teutonic	do	11	C. Hubbard	Caraquet	3	26 00
100918	Tickler	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	27 00
103082	Thrush	do	10	T. Ahier	Shippegan	3	25 00
96738	Three Brothers	do	12	Richard Young	do	3	27 00
103293	Two Brothers	do	11	Martin G. Wilson	Petite Shippegan	3	26 00
100966	Von Moltke	do	11	Philip Rive	Caraquet	3	26 00
100995	Voltaire	do	10	do	do	3	25 00
103285	Valkyrie	do	12	do	do	3	27 00
103588	Vulture	do	13	W. S. Loggie	do	3	28 00
103274	Vesuvius	do	10	Geo. D. Mallet	Shippegan	4	30 00
100985	Wasp	do	12	Chas. DeGruchy	Caraquet	3	27 00
100953	White Wings	do	10	Robert Young et Fils	do	3	25 00
100973	World's Fair	do	11	do do	do	3	26 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—Nouv.-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
103079	Wren	Chatham	11	T. Ahier	Shippegan	3	26 00
88663	William Sinclair	do	17	W. S. Loggie	Caraquet	4	37 00
96735	White Fish	do	12	Joseph Savoie, fils	Lamèque	4	32 00
100920	Zephyr	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	27 00

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
83105	KatieBell	Richibouctou	11	Edward Breaux	Neguac	4	31 00
92420	Mary Louise.	Chatham	13	Donald Loggie	Church Point	3	28 00

COMTE DE RISTIGOUCHE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
94959	Winnie G. S.	Lunenburg, N.-E	26	Daniel McGregor	Dalhousie.	5	51 00

COMTÉ DE SAINT-JEAN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
88253	E. B. Colwell	Saint-Jean	19	Addison Thompson	Havre Dipper	3	34 00
59373	E. M. Oliver	Saint-André	14	Charles Harkins	do	3	29 00
77783	Lost Heir	Saint-Jean	15	Henry Alston	Pisarinco	4	35 00
42089	Lily	Saint-André	10	Frank Campbell	Havre Dipper	2	20 00
52159	Mary E	Saint-Jean	21	Fredk. Buchanan	Saint-Jean	4	41 00
59322	Sea Flower	do	11	James Thompson	Havre Chance	3	26 00
80630	Vanity	Yarmouth, N.-E	11	Patrick Murray	Havre Dipper	3	26 00
97149	Winnie	Saint-André	12	Robert McLellan	do	2	22 00

LISTE des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
69132	Belle of the Bay...	Guysboro', N.-E.	20	David H. Gosbee	Rivière Murray.	4	40 00
92675	Can't Help It	Pictou, N.-E....	40	John Herring..........	Hav. Murray S.	6	70 00
38335	Elizabeth..........	Arichat, N.-E...	17	Daniel Hemphill......	Georgetown.....	4	37 00
83196	Ethel Blanche	Pictou, N.-E....	17	Wm. Reynolds..	Hav. Murray S.	4	37 00
100691	Frances E. Willard.	do	23	Benj. H. Herring... ..	do	6	53 00
69109	Marcella Butler....	Halifax, N.-E...	38	John Hemphill	Georgetown.....	4	58 00
100696	Marion Emerson...	Pictou, N.-E....	30	Reuben Cahoon........	Hav. Murray S.	5	55 00
90639	Morell.............	Charlottetown ..	16	Edward Delorey......	Brudenell......	2	26 00
94667	Nettie M. G.......	Halifax, N.-E...	32	John Cahoon	Hav. Murray S.	5	57 00
88350	Orion..............	Charlottetown ..	78	Daniel Walker.........	Georgetown.....	12	138 00
74160	Seabird...........	do ..	20	Joseph White..........	Cap à l'Ours ..	4	40 00
90488	Wave	do ..	19	James Delorey........	Brudenell... ..	3	34 00

COMTÉ DE PRINCE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
71310	Black Watch	Charlottetown ..	23	Benjamin Perry..	Alberton........	4	43 00
80928	L. H. Davies	do ..	33	Gallant et Pineo	Bloomfield	7	68 00
75891	May Queen........	Chatham, N.-B.	22	James L. Richards ...	Alberton	4	42 00
83096	St. Patrick	do ..	16	John White......	Anse Fortune...	5	41 00
94992	Sarah P. Ayer	Charlottetown ..	64	John Champion.......	Alberton.... ..	12	124 00
96926	Sea Foam	do ..	15	Edward Crossman.....	Lot 14.....	4	35 00

COMTÉ DE QUEEN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées. $ c.
90476	Fanny	Charlottetown ..	26	Joseph Gallant.......	Rustico	5	51 00
92466	G. H. Gardiner....	do ..	17	Ebenezer Marshall....	Rustico-Nord ...	4	37 00
96936	Katie and Ella. ...	do ..	20	Jacob Van Buskirk....	Charlottetown ..	5	45 00
61967	Onward	do ..	52	Alfred McLeod . . .	Riv. des Français	*	52 00
103592	Rosamond	do ..	18	Frank A. Churchill....	Rustico.........	5	43 00

* L'équipage n'avait pas droit à la prime.

Liste des navires qui ont reçu des primes de pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

COMTÉ DE GASPÉ.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire. ou propriétaire gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
							$ c.
96766	Golden Rule	Pt. Hawkesbury, N.-E.	42	J. P. Savage	Amherst, M.I.	8	82 00
94675	Success	Halifax, N.-E.	16	R J. Leslie	Halifax, N.-E.	5	41 00

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire. ou propriétaire gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
69584	Marie Louise	Québec	23	Louis Castonguay	Baie de Sable	3	38 00

COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Nom du propriétaire. ou propriétaire gérant.	Résidence.	Nomb. d'hommes payés.	Montant des primes payées.
74270	Amarilda	Québec	24	Cléophas Vézina	St-Michel	2	34 00
85756	Aristile	do	19	Philéas Vézina	do	2	29 00
100857	Alix	do	13	Alfred Tremblay	Saint-Thomas de Montmagny	2	23 00
42436	Amelia	Gaspé	50	Paul Cormier	Pte-Esquimaux	8	90 00
100463	B. C	Québec	15	François Métivier	Montmagny	2	25 00
61966	D. Cronan	Halifax, N.-E.	40	Peter LeMarquand	Pte-Esquimaux	5	65 00
59909	Elizabeth	Québec	27	Elisée Caron	Baie de Sable	3	42 00
80754	Eugénie	do	48	André Vigneau	Pte-Esquimaux	6	78 00
85754	Florida	do	26	Charles Gasse	Rimouski	*	26 00
88469	George Clarke, jr	Arichat, N.-E	64	Luc Cormier	Pte-Esquimaux	6	94 00
85750	H. B	Québec	57	Hypolite Boudreau	do	10	107 00
100860	Hovington	do	17	Thomas Riverin	Malbaie	3	32 00
66259	Katie E. Stuart	Halifax, N.-E.	54	James P. Buckle	Bonne Espérance	4	74 00
103355	La Clerina	Québec	20	Narcisse Levesque	Notre-Dame Ile Verte	2	30 00
55863	Maria Adelmina	do	13	C. Levesque	do	2	23 00
69380	Marie Anne	Gaspé	36	Charles Landry	Pte-Esquimaux	8	76 00
103136	Marie Claude	Québec	21	Ulric Couillard	Baie de Sable	2	31 00
100464	Marie Oliva	do	12	Horace Demeule	Ile aux Coudres	3	27 00
100469	Marie Victoire	do	20	Alphonse Pedneaud	do	4	40 00
69382	Marie du Sacré Cœur	Gaspé	46	Paul Landry	Pte-Esquimaux	6	76 00
100462	Mary	Québec	19	Joseph Gagné	Malbaie	2	29 00
103358	Romeo	do	22	Louis Pineault	Bic	2	32 00
73026	Ste. Anne	do	20	Lazare Michaud	Trois-Pistoles	*	20 00
92334	Ste. Marie	do	53	Pierre Ouellette	Québec	4	73 00
69591	Ste. Marie	do	37	Alex. Scherrer	Pte-Esquimaux	5	62 00
100362	St. Louis	do	23	Alphée Bergeron	Ile aux Coudres	4	43 00
80753	Stella Maris	do	51	Louis Cummings, sr.	Pte-Esquimaux	8	91 00
75680	Sea Star	do	52	Dominique Cormier	do	8	92 00
64873	Willie	do	36	Louis Gagnon	Pentecost	*	36 00
66727	Willow	Halifax, N.-E.	18	Auguste Boulet	Saint-Thomas de Montmagny	3	33 00
100860	†Hovington	Québec	17	Thomas Riverin	Malbaie	2	36 84
103362	†Le Marcel	do	13	Benjamin Bergeron	Les Eboulements	3	33 80
66060	‡P. Fortin	do	79	Israël Cormier	Pte-Esquimaux	7	213 30

†Pour 1895. ‡Pour 1894. *L'équipage n'avait pas droit à la prime.

ANNEXE N° 3.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

District N° 1.—Comprenant les quatre comtés de l'Ile du Cap-Breton.

Inspecteur, A. C. Bertram, Sydney-Nord, C.B.

District N° 2.—Comprenant les comtés de Cumberland, de Colchester, de Pictou, d'Antigonish, de Guysborough, de Halifax et de Hants.

Inspecteur, Robert Hockin, Pictou.

District N° 3.—Comprenant les comtés de King, d'Annapolis, de Digby, de Yarmouth, de Shelburne, de Queen et de Lunenburg.

Inspecteur, L. S. Ford, Milton.

DISTRICT N° 1.

RAPPORT ANNUEL TOUCHANT LES PÊCHERIES DE L'ILE DU CAP-BRETON, COMPRENANT LES COMTÉS DU CAP-BRETON, D'INVERNESS, DE RICHMOND ET DE VICTORIA.

SYDNEY-NORD, C.B., 2 janvier 1897.

A l'honorable Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport concernant les pêcheries de l'Ile du Cap-Breton, pour l'année 1896, ainsi qu'un résumé synoptique des rapports des garde-pêche préposés à ces pêcheries, et un état détaillé du matériel employé dans l'industrie de la pêche.

En sus des relevés comparatifs ordinaires, vous trouverez dans le présent rapport un état indiquant l'augmentation et la diminution dans le produit des pêcheries, par comtés, comparativement à l'année 1895; un relevé faisant voir la moyenne des gains des pêcheurs, par comtés, pour l'année dernière; une comparaison du rendement de 7 des principales espèces de poissons avec les chiffres des deux années précédentes; un tableau indiquant le nombre des homarderies en opération dans chacun des 4 comtés durant l'année 1896, le nombre des personnes employées dans ces établissements, et la valeur totale du homard mis en conserves pendant la saison.

J'ai pris soin d'avertir les gardes-pêche de ne s'adresser qu'à des marchands et à des pêcheurs dignes de foi pour obtenir les renseignements voulus.

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

Le tableau comparatif suivant fait voir que la valeur totale du produit des pêcheries a diminué :—

Comté.	Valeur, 1895.	Valeur, 1896.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Cap-Breton	191,953 77	197,214 63	5,260 86	....
Inverness	315,846 78	301,966 70	....	13,880 08
Richmond	379,193 23	343,721 75	....	35,471 48
Victoria	180,782 33	200,644 39	19,862 06	....
	1,067,776 11	1,043,547 47	25,122 92	49,351 56
Diminution	....	....	....	24,228 64

Ce résultat peut être attribué à 3 causes, savoir : bas prix offerts pour les principales espèces de poissons ; insuccès de la pêche du maquereau, et diminution dans le rendement du hareng. J'ai prédit la chose dans le rapport préliminaire que j'ai transmis au mois de novembre dernier, avant que les statistiques eussent été recueillies.

Le tableau qui suit contient des chiffres se rattachant à l'industrie de la pêche du homard en ce qui concerne les 4 comtés de l'Ile du Cap-Breton :—

Comté.	Nombre de homarderies en opération.	Nombre de personnes employées.	Valeur totale de homarderies en conserves.
			$
Cap-Breton	14	515	62,728 68
Inverness	16	300	33,546 80
Richmond	17	503	72,055 20
Victoria	17	252	28,576 24
	64	1,570	196,906 92

Pendant l'année 1896, il y a eu un bien plus grand nombre de homarderies en opération que par le passé, et malgré qu'il y ait une augmentation dans le chiffre total, la production pour chaque homarderie est au-dessous de la moyenne de l'année précédente. D'après ce que j'ai appris, le nombre des homarderies sera plus considérable que l'on exploitera dans ce district-ci. La multiplication des établissements de conserves menace de ruiner cette importante industrie dans un avenir rapproché. Je suis donc d'avis que de nouvelles restrictions devraient être imposées. Les règlements sont aussi bien observés ici qu'ailleurs. Cependant, j'ai raison de croire que la loi est violée, non pas par les propriétaires de homarderies, mais par les pêcheurs lorsqu'ils enlèvent les crustacés des trappes. Presque toujours, lorsqu'un pêcheur rencontre un homard œuvé, il fait disparaître toute trace du frai en frottant le crustacé contre le plat-bord du bateau. C'est là le stratagème le plus inique auquel on ait recours pour éluder les règlements. Si le ministère offrait une récompense, dans chaque district, à ceux qui dénonceraient les contrevenants, il n'y a pas de doute que cela aurait un bon effet. Vu le danger que court cette industrie par suite de la pêche à outrance, je suis d'opinion qu'un permis ne devrait être accordé pour l'exploitation d'une nouvelle homarderie qu'en autant que celle-ci se trouverait à une distance d'au moins 3 milles d'un établissement de conserves déjà en opération.

Jusqu'à la fin de la dernière saison il n'y avait qu'une homarderie en opération près du goulet du Petit-Bras-d'Or. La saison prochaine, si des permis sont accordés, il y aura 3 homarderies en exploitation dans un rayon de 2 milles. Cependant, les

fonds de pêche à cet endroit ne peuvent guère alimenter plus d'un établissement de conserves. Voici quelle a été la production des conserves de homard pour les 4 dernières années :—

	Livres de conserves.
1893	1,211,970
1894	1,055,795
1895	1,330,474
1896	1,406,478

Le relevé suivant indique la quantité de homards frais qui ont été mis sur le marché pendant le même espace de temps :—

	Tonneaux.
1893	39
1894	42
1895	3
1896	152

MORUE.

La morue est le principal poisson de cette région-ci, et nos pêcheurs côtiers la pêchent plus ou moins pendant tout le cours de la saison. Voici quel a été le rendement de ce poisson pour les 4 dernières années :—

	Qtx.
1893	98,871
1894	101,717
1895	76,285
1896	82,313

La morue a été rare dans les eaux côtières jusqu'au milieu de septembre, alors qu'elle est devenue plus abondante, et à partir de cette époque jusqu'à la fin de décembre la pêche en a été excellente dans tous les districts. On ne peut expliquer pourquoi ce poisson continue à rester dans les eaux profondes jusqu'à l'automne. Il y a des pêcheurs qui prétendent que la morue est tenue au large par les immondices que jettent par-dessus le bord les navires de pêche des Etats-Unis. En été, la morue trouve évidemment une meilleure nourriture naturelle sur les bancs extérieurs que dans les eaux côtières. Le seul moyen par lequel les pêcheurs puissent faire face à la situation est d'employer des bateaux plus grands que ceux dont ils se servent à l'heure qu'il est.

MAQUEREAU.

La pêche de ce poisson a été très maigre, comparativement aux années précédentes, comme le font voir les chiffres suivants :—

	Brls. Salé.	Liv. Conserves.
1893	12,509	11,622
1894	14,619	10,160
1895	11,348	19,900
1896	9,706	6,900

Ce résultat ne doit pas nous étonner, puisque, tous les ans, les navires de pêche des Etats-Unis prennent au moyen de seines des milliers de barils de maquereau dans le temps où ce poisson se dirige vers ses frayères. La meilleure chose à faire est de conférer aux Américains des privilèges de pêche dans nos eaux côtières, à condition qu'ils ne se servent d'ablerets qu'après la fraie du maquereau. Par suite de l'insuccès de la pêche du maquereau, les gains de nos pêcheurs pour l'année se sont trouvés considérablement réduits.

HARENG.

Le tableau qui suit accuse une diminution considérable en ce qui concerne le hareng salé comparativement à l'année précédente :—

	Brls. Salé.	Liv. Frais.
1893	22,017	227,000
1894	26,670	187,000
1895	37,349	118,340
1896	30,280	126,900

Cela est dû à ce que le nombre des harengs qui sont entrés dans les baies et les havres au milieu de l'été dernier a été moins considérable que d'habitude.

Bien que les pêcheurs fussent aussi bien préparés pour la pêche que les années précédentes, ils ont pris peu de poisson.

Les pêcheurs de la localité prétendent que les trappes à homard effrayent le hareng et l'éloignent de la côte. Mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi, car, le printemps dernier, le hareng était très abondant dans nos baies et nos havres. Or, si les trappes chassaient le hareng l'été, il en serait de même le printemps.

Je suis porté à croire que la marche du hareng, au milieu de l'été, est surtout affectée par les changements météorologiques. Ce poisson est très sensible à ces changements. Lorsque le temps est orageux, il quitte les eaux peu profondes des baies et des havres et gagne le large.

Au mois de juillet dernier, vers le temps où les harengs approchaient de la côte, une violente tempête du nord-est les détourna de leur route ordinaire, privant ainsi nos pêcheurs d'une des pêches les plus rémunératives.

SAUMON.

Comme vous le verrez par les chiffres suivants, le rendement de ce poisson a été beaucoup plus considérable que l'année précédente :—

	Brls. Salé.	Liv. Frais et conserves.
1893	254	124,873
1894	336	88,834
1895	215	65,071
1896	408	120,276

L'année dernière, à partir de la troisième semaine de juin jusqu'à la fin d'octobre, le saumon a été plus abondant sur la côte que par le passé.

On l'a pêché surtout au moyen de rets à mailler dans les eaux côtières et à l'intérieur des havres et des baies. Après l'ouverture de la saison réservée et lorsque les pluies d'automne ont commencé, un grand nombre de saumons sont entrés dans les frayères des eaux d'en haut.

FLÉTAN.

La pêche du flétan a dépassé la moyenne des 3 années précédentes :—

	Livres.
1893	26,880
1894	115,693
1895	96,664
1896	111,312

Le marché pour ce poisson est limité à la consommation locale, et pour cette raison on ne le pêche que sur une petite échelle. L'année dernière, le flétan a été plus abondant qu'en 1895 sur les bancs situés près des côtes.

GASPAROT.

Sauf ce qui est consommé par les pêcheurs et par les cultivateurs demeurant à proximité des districts de pêche, le gasparot est employé comme appât, principalement pour prendre le homard. Voici quel a été le rendement de ce poisson pour les 4 dernières années :—

	Barils.
1893	5,071
1894	4,967
1895	2,467
1896	2,541

Vous remarquerez qu'il y a une diminution considérable dans les deux dernières années comparativement aux deux années précédentes. On a déployé la même activité que par le passé, mais les gasparots ne sont pas entrés dans les cours d'eau douce en aussi grand nombre qu'antérieurement à 1895. La cause en est inexplicable.

Dans chacun des quatre comtés de l'Ile se rencontrent des bancs d'huîtres, mais les huitrières les plus importantes sont situées dans le bassin de la rivière Dennis, comté d'Inverness. Si l'on ne prend pas de mesures pour propager les bancs d'ici à quelques années, la pêche des huîtres comme industrie commerciale aura cessé d'exister. Il y a une diminution dans le rendement des huîtres de 318 barils. Cette diminution est due uniquement à la condition des bancs, les huîtres étants petites et rares. Dans mon dernier rapport, je recommandais que les huitrières fussent examinées par un expert, et j'espère que, cette année, le ministère ordonnera qu'un examen soit fait de manière à ce que les bancs puissent être nettoyés et les huîtres transplantées.

PÊCHES DE MOINDRE IMPORTANCE.

Tandis que l'éperlan accuse une augmentation de 22,672 livres sur le rendement de 1895, il y a une diminution de 19,115 livres en ce qui concerne la truite. Il a été expédié aux Etats-Unis environ 70 pour 100 des éperlans pêchés. Quant à la truite, elle n'a aucune valeur commerciale, vu qu'il n'en est pas exporté du tout.

La truite sert exclusivement à la consommation locale et se pêche uniquement à la ligne. Par conséquent, il est très difficile pour les gardes-pêche d'obtenir des renseignements exacts au sujet de la quantité qui s'en prend chaque année. Il n'en est pas de même de l'éperlan, étant donné que ce poisson est exporté par chemin de fer et qu'il est facile de constater l'étendue des opérations de la saison. Je crois que la truite et l'éperlan sont à l'heure qu'il est aussi abondants dans nos rivières qu'ils l'étaient il y a 10 ou 15 ans.

RÈGLEMENTS.

Les règlements de pêche ont été appliqués aussi rigoureusement que par le passé. Chaque fois qu'une infraction à la loi m'a été dénoncée, j'ai promptement pris des mesures pour punir le contrevenant. Les tribunaux établis pour juger les procès relatifs aux délits de pêche inspirent beaucoup de terreur aux braconniers et tendent à diminuer le nombre des contraventions.

RESUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE POUR L'ILE DU CAP-BRETON, 1896.

COMTÉ DU CAP-BRETON.

Le garde-pêche Francis Quinan, de Sydney, signale une augmentation de 980 boîtes de homard comme résultat des opérations de 4 homarderies, soit 2 de plus que l'année précédente. La pêche du homard a bien commencé, mais par suite des tempêtes qui ont sévi au mois de juin et de la rareté du crustacé vers la fin de la saison, elle n'a pas été aussi profitable qu'en 1895. M. Quinan signale une forte diminution dans le rendement du maquereau de même que dans celui du hareng d'été, et une légère augmentation en ce qui concerne la morue, l'égrefin, le saumon et le gasparot. Les règlements de pêche ont été bien observés.

Le garde-pêche Alexander McDonald, de la Baie de l'Est, dit que le rendement du maquereau du printemps a augmenté, mais que la pêche du maquereau d'automne a complètement manqué. Il signale une augmentation relativement à la morue, à l'égrefin et à la truite, et une diminution en ce qui concerne le hareng, le homard et le gasparot. Les tempêtes ont beaucoup nui à la pêche du homard en détruisant plusieurs trappes. Au commencement de la saison, la morue et l'égrefin étaient rares sur les bancs près du rivage, mais vers l'automne ils sont devenus plus abondants. Un grand nombre de truites sont entrées dans les rivières, où il y avait plus d'eau que les années précédentes par suite de l'abondance des pluies. La pêche du saumon dans les eaux des lacs n'a été faite que sur une petite échelle, et sur la côte les résultats obtenus ont été médiocres. Sauf ce qui est employé pour la consommation locale, le poisson est expédié dans les villes du Canada, Halifax étant le principal marché. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche William Burke, de Mira, dit que le rendement de la morue et celui de l'égrefin ont atteint la moyenne, et que la pêche du maquereau a diminué de même que celle du hareng. La diminution en ce qui concerne le maquereau et le hareng s'est produite dans les principaux districts de pêche de Petite Lorraine, Bauline, Mainadieu et la Baie de Mira. Les rapports accusent une augmentation en fait de saumon dans tous ces districts. Il a été exploité 5 homarderies de plus que l'année précédente, et l'augmentation dans la pêche du homard correspond à l'augmentation dans le nombre des établissements de conserves. M. Burke attribue la chose au fait qu'une grande quantité de homards ont été pris dans les districts adjoints et portés aux homarderies. Quant aux autres poissons, les résultats ont été à peu près les mêmes que l'année précédente. M. Burke est d'avis que la présence du chien de mer a beaucoup contribué à diminuer le rendement du maquereau et celui du hareng. Les chiens de mer ont été plus nombreux dans les eaux cotières de son district que par le passé. Environ 60 pour 100 du saumon, 20 pour 100 de la morue et du hareng, 5 pour 100 du maquereau, et tout en fait de gasparot, de truite, d'anguille, d'éperlan, de flétan et d'huîtres servent à la consommation locale. Le reste est expédié à Halifax pour être exporté. Les règlements relatifs aux saisons ont été en général fidèlement observés.

Le garde-pêche Richard Hickey, de Sydney-Nord, dit qu'à l'exception du hareng et du maquereau, le rendement des pêcheries de son district accuse une augmentation comparativement à l'année précédente. La diminution dans la pêche du hareng est due à ce que ce poisson ne s'est pas approché de la côte au milieu de l'été. Diverses raisons sont invoquées par les pêcheurs de l'endroit pour expliquer l'absence du hareng dans les eaux côtières et les baies, mais il est impossible d'attribuer la chose à une cause locale ou évitable. La diminution dans la pêche du maquereau peut être attribuée à deux causes, savoir : rareté du poisson et pêche moins active que les années précédentes. La rareté croissante du maquereau a été si marquée que les pêcheurs de la localité ne pêchent maintenant plus ce poisson que sur une petite échelle. Si le maquereau disparaît graduellement, cela doit être attribué uniquement à l'usage d'ablerets par les navires de pêche des Etats-Unis. Les poissons qui échappent aux ablerets sont effrayés et s'éloignent de la côte, de sorte qu'il en vient très peu à la portée de nos pêcheurs.

Les pêches de la morue et de l'égrefin accusent une légère augmentation, mais par suite des bas prix du marché, les opérations de la dernière saison n'ont pas été aussi profitables aux pêcheurs que celles de l'année précédente. Les prix offerts pour ces poissons n'ont jamais été aussi bas que l'année dernière. La chose peut être attribuée surtout au fait que de grandes quantités de morue provenant des pêcheries de l'Ile de Saint-Pierre ont été vendues sur nos marchés. C'est là un nouvel obstacle que nos pêcheurs ont à surmonter, et si cela continue il est à craindre que l'industrie de la pêche de la morue au Cap-Breton ne devienne tellement peu lucrative qu'un grand nombre de ceux qui l'exercent actuellement seront forcés de l'abandonner entièrement. La pêche du homard a très bien réussi dans le district de M. Hickey. Le temps a été des plus favorables à cette pêche. Cette année, il y aura trois homarderies au lieu d'une en opération dans ce district. La pêche du homard est une des plus importantes industries de cette partie du pays. Les pêcheurs sont payés comptant pour les homards qu'ils livrent aux établissements de conserves, et cela porte une foule de gens à pêcher le crustacé, d'autant plus que la baisse dans les prix du poisson séché et salé a rendu la pêche de la morue et celle du hareng moins rémunératrices que par le passé.

Le rendement des poissons de moindre importance a été plus considérable que les années précédentes. Les règlements de pêche ont été fidèlement observés. Aucune infraction à la loi n'a été signalée au garde-pêche.

COMTÉ D'INVERNESS.

Le garde-pêche D. F. McLean, de Port-Hood, dans ses rapports pour 1896, signale une augmentation dans les pêches du hareng, de la morue, de la merluche, de l'égrefin, du saumon, de la truite, de l'anguille, de la seiche, du flétan et du maskinongé; et une diminution en ce qui concerne le homard, le gasparot et le maquereau. La pêche a été rigoureusement poursuivie dans ce district, et comme résultat, de grandes quantités de hareng, de morue, de merluche et d'éperlan ont été prises. M. McLean porte à 10 pour 100 du rendement total des pêcheries la quantité de poisson employée pour la consommation locale; on en vend dans le Canada environ 50 pour 100, et on exporte en Europe et aux Etats-Unis le reste des 35 pour 100. Cinq homarderies ont été en opération dans ce district durant l'année dernière. Les étiquettes officielles ont été apposées à toutes les boîtes de conserves. Les chiens de mer ont été abondants sur la côte, particulièrement pendant l'automne, et ont comme d'habitude sérieusement nui à la pêche et causé beaucoup de dommages aux rets. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observées. La loi concernant la sciure de bois a été fidèlement observée jusqu'ici. Il n'y a pas de passes-migratoires dans le district de McLean, et celui-ci ne considère pas qu'il soit nécessaire d'en établir. Un filet à trappe pour lequel un permis avait été émis a été tendu à Port-Hood l'année dernière; la pêche faite au moyen du filet a complètement manqué. Les opérations de la saison ont donné les résultats suivants :—

Espèce de poisson.	Quantité.	Valeur.
		$ c.
Maquereau	2 brls.	24 38
Hareng	1½ "	7 20
Morue et égrefin	665 liv.	4 25
Seiche	3,500 "	22 60
Total	....	$58 43

Il fallait payer $40 pour avoir le droit de tendre un filet à trappe ; aussi la pêche avec cet engin n'a-t-elle pas été rémunératrice. Ceux qui ont pêché avec les autres genres de rets, au moyen de lignes traînantes et à la ligne ordinaire, ont obtenu d'excellents résultats.

Le garde-pêche James Coady, des Fourches de Margaree, signale une augmentation de 16,685 livres dans le rendement du saumon pour son district. Il attribue cette augmentation au fait que la saison a été des plus favorables ; l'eau était haute dans les rivières et le saumon était abondant aux embouchures de celles-ci. Un grand nombre de saumons ont remonté les rivières, particulièrement à Margaree. M. Coady signale aussi une augmentation dans la pêche de la truite. Les statistiques au sujet du hareng et du maquereau accusent une diminution de plus de 50 pour 100 comparativement aux chiffres de l'année précédente. Ces poissons étaient rares. Il y a une légère diminution en ce qui concerne le homard, mais la pêche de ce crustacé a été plus rémunératrice pour les pêcheurs qu'en 1895. La diminution de ce côté est due à ce qu'il y avait une homarderie de moins en opération. Le rendement des autres poissons a atteint à peu près la moyenne. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été assez bien observées ; ceux qui ont violé la loi ont été arrêtés et punis. Il a été consommé sur les lieux environ 15 pour 100 du poisson pris, et le reste est expédié à Halifax.

Le garde-pêche David Ross, de Margaree Nord-Est, signale une diminution dans le rendement des principaux poissons. Voici la diminution dans chaque cas : hareng, 871 barils ; maquereau, 1,557 barils ; morue, 2,088 quintaux ; homard, 1,744 boîtes. Comme la pêche a été dans l'ensemble poursuivie aussi rigoureusement que par le passé, M. Ross ne peut expliquer la chose que par le fait que le poisson a été plus rare sur la côte que d'habitude. Le surplus de la morue et du hareng a été vendu en Canada, tandis que tout le homard et tout le maquereau que l'on a pris ont été exportés aux Etats-Unis. Les infractions aux règlements ont été promptement dénoncées à l'inspecteur et les prévenus punis.

Le garde-pêche Lewis McKeen, de Mabou, signale une augmentation dans le rendement de la morue et de l'égrefin pour son district comparativement à l'année précédente. La pêche du maquereau a manqué. Ce poisson se fait de plus en plus rare d'année en année ; aussi les pêcheurs déployent-ils peu d'activité de ce côté. Le hareng a donné peu de chose au printemps et au milieu de l'été, mais vers l'automne il est devenu abondant et l'on en a pris de fortes quantités. Le homard a fait son apparition sur la côte plus tôt que d'habitude, la première prise ayant été faite le 27 d'avril, et jusqu'au 25 de mai la pêche de ce crustacé a été assez bonne, mais durant le mois de juin et jusqu'au 10 juillet, les pêcheurs de homard n'ont pu exercer leur industrie avec succès à cause du manque d'appât. Les rapports accusent cependant une augmentation de 18,432 boîtes d'une livre sur la production de l'année précédente Cette augmentation peut être attribuée au fait qu'il y avait deux homarderies de plus en exploitation. Dans la première partie de la saison, la pêche du saumon a été bonne, mais au mois de juillet les tempêtes ont beaucoup endommagé les rets et nui ainsi aux opérations. Le rendement de la truite, celui de l'éperlan et celui de l'anguille ont atteint la moyenne ; tout ce qui a été pris en fait de ces derniers poissons a été consommé dans la localité. Au sujet des règlements, le garde-pêche McKeen dit que les gardiens ont beaucoup de difficulté à empêcher les sauvages de braconner. Il croit que les gardiens devront être pourvus de lanternes sourdes pour surprendre les braconniers la nuit.

Le garde-pêche William Aucoin, du Havre de l'Est, signale une diminution dans le rendement de la morue, due surtout au temps défavorable. Dans la première partie de la saison, la pêche du homard n'a pas été poursuivie rigoureusement, à cause des tempêtes, mais vers la fin de la saison de bons résultats ont été obtenus. Le rendement du saumon a atteint la moyenne. La partie du produit des pêcheries qui n'a pas été employée pour la consommation locale a été vendue sur les marchés canadiens et étrangers. Les règlements ont été bien observés.

COMTÉ DE RICHMOND.

Le garde-pêche Duncan Cameron, de Saint-Pierre, dit que pendant la saison de 1896, 3 navires et 68 bateaux, avec 103 hommes de plus que l'année précédente, ont fait la pêche. Malgré cela, il n'y a eu augmentation qu'en ce qui concerne le

hareng (1,025 barils), le maquereau (363 livres), le homard (11,900 boîtes), et l'égrefin (700 quintaux). Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Alfred Lenoir, d'Arichat, signale une diminution dans le rendement des pêcheries de son district comparativement aux chiffres de l'année précédente. La pêche du homard a bien commencé et a continué d'être bonne pendant les mois d'avril et de mai, mais aux mois de juin et de juillet ce crustacé a été peu abondant. La plupart des homarderies ont fermé en juin. Les rapports accusent une forte diminution de ce côté. La pêche du maquereau, au printemps, a complètement manqué, et durant l'automne l'on n'a pris qu'environ 50 barils de ce poisson dans le district de M. Lenoir. Au mois de juillet, la pêche du hareng a été meilleure que dans le mois correspondant de l'année précédente, mais elle a été faible durant les mois d'août et de septembre. Le rendement de la morue et de l'égrefin a atteint la moyenne. Les pêcheurs de la localité attribuent l'insuccès de la pêche du maquereau à l'usage d'ablerets.

Le garde-pêche Arthur Brymer, de l'Ardoise, signale une augmentation dans son district en ce qui concerne les poissons suivants : maquereau, morue, flétan, merlan, saumon, homard, gasparot et anguille ; et une diminution en fait de hareng et d'égrefin. Il signale aussi une augmentation de 379 gallons dans la production de l'huile de poisson. Il attribue la diminution dans le rendement du hareng à la présence de trappes à homards pendant la saison de pêche. La morue a été abondante. L'augmentation dans le rendement du homard est due à ce que deux homarderies de plus ont été exploitées. Dans ce district, il y a deux passes-migratoires en bon état, et il n'y a pas de scierie ni de moulin à farine.

VICTORIA.

Le garde-pêche Chas. L. Campbell, de New-Campbellton, dit que la pêche a été assez bonne dans son district. Il y a eu une augmentation de 45 barils de saumon salé, de 2,460 livres de saumon en conserves, de 1,320 livres de saumon frais, de 275 livres de hareng, de 34,558 boîtes de homard, de 38 quintaux de merluche, de 16 barils d'anguille, de 1,150 livres de truite, de 5,790 livres de flétan, et de 138 barils de seiche ; et une diminution de 592 barils de maquereau, de 95 quintaux de morue, de 770 quintaux d'égrefin, de 85 barils de gasparot et de 20 barils d'huîtres. Le hareng a été abondant au printemps, et presque tout ce poisson a été employé comme appât par les pêcheurs de homard. La pêche du hareng au milieu de l'été a été nulle. Les pêcheurs prétendent que les trappes à homard qui longent le rivage effrayent les poissons et les tiennent au large. Les saumons ont été plus nombreux surtout à Middle-Head, où une foule de saumoneaux ont été pris. Cela est attribué aux alevins de saumon, provenant de la piscifacture de Sydney, qui ont été déposés dans la rivière Clyburn. Il y a eu une augmentation de 88 pour 100 dans le rendement du homard comparativement à l'année précédente. La pêche de ce crustacé se développe d'année en année et est aujourd'hui une des industries les plus rémunératrices pour les pêcheurs. Il y avait 7 homarderies en opération dans ce district l'année dernière. La morue accuse une légère diminution. Au commencement de la saison, ce poisson a été très rare sur les bancs près du rivage, et à un moment donné on a cru que les pêcheurs ne pourraient s'en faire une provision suffisante pour l'hiver, mais la pêche d'automne a été excellente, bien que les prix aient été bas. L'égrefin accuse une diminution d'environ 50 pour 100 comparativement au rendement de l'année précédente. Les chiens de mer ont encore été très nombreux, au grand détriment des pêcheurs, dont plusieurs ont été obligés de lever leurs rets pour empêcher qu'ils ne fussent détruits. Le chien de mer chasse les autres poissons des fonds de pêche intérieurs. Il a été mis en conserves plus de saumon et de flétan que par le passé. Tout le hareng pêché l'année dernière a été employé pour la consommation locale et comme appât. On a vendu en Canada, surtout à Halifax et à Sydney-Nord, à peu près 90 pour 100 du rendement de la morue. Tout le homard a été expédié à Halifax. Les règlements concernant les saisons réservées ont été bien observés. Il n'y a de scierie ou de passe-migratoire sur aucune des rivières du

district de M. Campbell. Il a été tendu deux trappes à poisson à Black-Head, Englishtown, l'année dernière. Ces trappes n'ont pas rapporté grand'chose à leurs propriétaires.

Le garde-pêche William Hellen, du Cap-Nord, signale une augmentation de 148 barils de maquereau sur le chiffre de l'année précédente. Ce poisson a été très abondant au mois d'août et au commencement de septembre, dans la baie Aspy et la baie Saint-Laurent. Il était d'une grosseur remarquable. M. Hellen signale aussi une augmentation de 8,154 boîtes de homard. La pêche de ce crustacé a été plus activement poursuivie que par le passé. Le saumon a été plus abondant et les rapports accusent une augmentation dans son rendement. Il y a eu une diminution de 545 quintaux dans la pêche de la morue. On n'a pas pêché ce poisson, en juin et en juillet, sur une aussi grande échelle que d'habitude. La pêche du hareng a complètement manqué dans le district de M. Hellen, et les pêcheurs attribuent la chose à la présence de trappes à homard dans l'eau. Le flétan et l'égrefin accusent une légère augmentation comparativement aux résultats obtenus l'année précédente. Il a été pris par les pêcheurs côtiers, dans ce district, 220 phoques de plus qu'en 1895. Les chiens de mer ont fait leur apparition sur la côte, et comme toujours ont sérieusement endommagé les engins de pêche. Ils ont surtout nui à la pêche du maquereau en automne. Il a été vendu dans le Canada environ 90 pour 100 du produit des pêcheries; le reste a été consommé sur les lieux. Les règlements de pêche ont été bien observés. Les quelques personnes qui ont violé la loi ont été dénoncées par le garde-pêche et poursuivies. Les règlements relatifs à la sciure de bois ont été fidèlement observés. Il n'y a pas de passe-migratoire dans ce district, et le besoin ne s'en fait pas sentir.

Le garde-pêche Daniel McCharles, de la Rivière du Milieu, signale une augmentation en ce qui concerne le saumon, le hareng et la morue; et une diminution relativement au maquereau. Le rendement des autres espèces de poisson a atteint à peu près la moyenne. Il a été expédié à Halifax environ 75 pour 100 du produit des pêcheries, et le reste a été employé pour la consommation locale. Il n'y a pas de passe-migratoire dans ce district, et les règlements concernant la sciure de bois ont été bien observés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. C. BERTRAM,

Inspecteur des pêcheries.

DISTRICT N° 2.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DE LA CIRCONSCRIPTION N° 2 DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS D'ANTIGONISH, DE COLCHESTER, CUMBERLAND, GUYSBOROUGH, HALIFAX, HANTS ET PICTOU.

PICTOU, NOUVELLE-ECOSSE, 2 janvier 1897.

L'honorable Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêcheries de la circonscription n° 2 de la province de la Nouvelle-Ecosse, accompagné de tableaux indiquant la quantité et la valeur des poissons de chaque espèce qui ont été pris, et d'états comparatifs faisant voir l'augmentation ou la diminution dans le produit des pêcheries.

La valeur de tout le poisson qui a été pris pendant la dernière saison est portée à $1,245,463, contre $1,429,782, chiffre de l'année précédente. C'est donc là une diminution d'environ 13 pour 100.

En jetant un coup d'œil sur les relevés pour ce district depuis l'année 1876 jusqu'aujourd'hui, je constate que le rendement des pêcheries n'a jamais été aussi faible que l'année dernière.

La diminution, comparativement aux chiffres de l'année 1895, porte principalement sur la pêche du hareng, les augmentations et les diminutions dans les autres pêches se contrebalançant.

Voici dans quelle proportion le rendement de chaque espèce de poisson a augmenté ou diminué :—

POISSONS ANADROMES.

Saumon—diminution de	9	pour 100.
Alose do	13	do
Eperlan do	8	do
Gasparot—augmentation de	8	do

POISSONS PÉLAGIQUES.

Flétan—diminution de	30	pour 100.
Morue—augmentation de	½ de 1	do
Merluche—diminution de	30	do
Merlan—augmentation de	33	do
Egrefin do	75	do

En comparant la pêche de tous les poissons de la famille de la morue avec les chiffres de l'année précédente, on arrive à une augmentation d'environ 13 pour 100.

SAUMON.

En ce qui concerne la côte de l'Atlantique et les rivières qui se jettent dans l'océan, les rapports accusent une augmentation de 30 pour 100 dans le rendement du saumon, tandis que pour les eaux de la baie de Fundy comprise, dans le district il y a eu une diminution de 36 pour 100. Relativement au détroit de Northumberland, la pêche a été à peu près la même que l'année précédente.

Cinq rets ont été saisis par les gardiens préposés à la rivière Philippe, Cumberland. Un filet a été confisqué par le gardien de la rivière Waught, Colchester, et un autre par le gardien de la rivière du Milieu, Pictou. Deux personnes ont été condamnées pour avoir pêché illégalement.

Un rets a été saisi par le gardien préposé à la rivière de l'Est, et un autre par le gardien de la rivière Sutherland (Pictou). Un individu a été condamné à l'amende pour avoir pêché illégalement dans cette dernière rivière.

Un grand filet a été confisqué par l'inspecteur dans le détroit de Northumberland.

Durant les mois d'octobre et de novembre, grâce à d'abondantes pluies, l'eau a été très haute dans les rivières, et les saumons n'ont pu être facilement molestés au temps du frai. Il est probable que cela aura un bon effet pour l'avenir, surtout si les mois de mai et de juin 1897 sont aussi pluvieux que d'habitude.

ALOSE.

Il y a une diminution de 10 pour 100 dans le rendement de ce poisson comparativement à l'année précédente. Les neuf dixièmes de toute l'alose qui se prend dans ce district proviennent des eaux de la baie de Fundy. Voici les chiffres depuis 1889:

1889	535
1890	750
1891	1178
1992	1811
1893	746
1894	981
1895	1185
1896	1079

Il y a 20 ans, la moyenne du rendement de l'alose pour la même localité était d'environ 7,000 barils par année.

Sur les 1,079 barils d'alose pêchés l'année dernière, il en a été pris 41 dans la rivière Shubénacadie pendant la fraie.

GASPAROT.

Les rapports accusent pour le gasparot une augmentation de 8 pour 100 sur le chiffre de l'année précédente, la moyenne du rendement des 10 années précédentes ayant été à peu près atteinte.

HARENG.

Il y a une diminution d'environ 40 pour 100 dans le rendement de ce poisson comparativement à l'année précédente.

La pêche de 1895 a été plus forte depuis que le district est établi; la pêche de 1896 est la plus faible.

MAQUEREAU.

La pêche du maquereau a été bonne au printemps, surtout le long de la côte de Guysboro', mais elle a été très pauvre à l'automne. Les résultats ont été dans l'ensemble meilleurs que l'année précédente.

HOMARD.

Il y a une diminution de 15 pour 100 dans le rendement du homard comparativement à l'année précédente, tandis que le nombre des trappes tendues a été d'environ 15 pour 100 plus considérable qu'en 1895.

C'est le plus faible rendement depuis que le district est établi.

La diminution porte principalement sur les pêcheries de la côte de l'Atlantique; dans le détroit de Northumberland la pêche a été à peu près la même que l'année précédente.

Des personnes dignes de foi m'ont affirmé que l'on rencontrait des homards à 40 et 50 milles de la côte; si tel est le cas et si ces crustacés se trouvent là en aussi grand nombre que près des rivages, l'avenir de l'industrie de la pêche du homard

n'est pas aussi compromis qu'on le prétend, car il est rare que des trappes soient tendues à une plus grande distance que 3 milles de la côte.

D'après les rapports des gardes-pêche, le règlement relatif à la saison réservée aurait été durant l'année dernière mieux observé que jamais depuis l'établissement des homarderies.

Voici un résumé des rapports des gardes-pêche :—

Le garde-pêche John McDonald, d'Antigonish, dit que par suite de violentes tempêtes au commencement de la saison de pêche, plusieurs pêcheurs ont perdu toutes leurs trappes, et avant qu'elles fussent remplacées le poisson avait presque disparu.

M. McDonald ajoute que si les prix avaient été plus rémunérateurs on aurait pris deux fois plus de hareng, mais lorsque ce poisson arrive sur cette partie de la côte il n'est pas gras d'habitude.

Le peu de maquereaux qui ont été pêchés l'ont été par de grands bateaux bien pourvus de bons rets, que l'on a tendus à 5 ou 6 milles du rivage.

Le rendement de la morue a été faible ; l'on a pris dans le mois de novembre 30 pour 100 du produit total de la pêche de ce poisson.

Quelques-uns des pêcheurs ont maintenant de grands bateaux pour pêcher la merluche, ce qui leur permet de se rendre à une distance de plusieurs milles au large. Aussi le rendement de la merluche pour l'année dernière accuse-t-il une augmentation.

La pêche de l'égrefin a été aussi bonne que l'année précédente.

Le gasparot a été remarquablement abondant.

M. McDonald demande que des passes-migratoires soient construites dans les barrages qui traversent les rivières du comté.

Le garde-pêche McQuarrie, de Sherbrooke, Guysboro, dit que l'augmentation de 50 pour 100 dans le rendement du saumon est due uniquement à ce que ce poisson a été plus abondant, car on n'a pas déployé de ce côté plus d'activité que par le passé.

Le hareng n'a pas fait son apparition cet été, et en automne on ne s'est pas occupé de le pêcher. Dans cette dernière saison, le hareng est moins bon qu'en été et se vend à bas prix.

La morue a paru être aussi abondante que d'habitude, mais le temps a été extrêmêment défavorable jusque vers la fin de l'automne.

Les règlements relatifs au homard sont les plus difficiles à faire observer. Le *Vigilant* a rendu de grands services sous ce rapport. M. McQuarrie dit que le besoin de passes-migratoires se fait vivement sentir dans son district.

Le garde-pêche insiste pour qu'un ruisseau qui se trouve à Smithfield soit nettoyé; il parle de la chose dans son dernier rapport. La somme de $20 serait nécessaire pour débarrasser la rivière des débris qui l'encombrent et permettre ainsi aux poissons d'avoir accès à leurs frayères.

Le garde-pêche Gaston, comté d'Halifax, signale une légère augmentation en ce qui concerne le saumon et la morue, mais une diminution relativement au hareng, au maquereau, à l'égrefin et au merlan.

Le rendement du homard a atteint la moyenne. Il n'a pas été mis en conserves autant de homards que l'année précédente, mais l'on en expédie un plus grand nombre vivants.

Un seul cas de pêche illégale est venu à la connaissance de M. Gaston ; celui-ci a fait une perquisition dans la maison de la personne soupçonnée, mais n'a rien trouvé pouvant justifier une poursuite. Un grand nombre de trappes ont été détruites, mais celui auquel elles appartenaient n'a pu être trouvé.

Dans cette division il y a deux passes-migratoires en bon état et une qui a besoin de réparations.

Le garde-pêche George Rowling's, du Havre de Musquodoboit, dit que la pêche dans sa division a été à peu près la même que l'année précédente, sauf en ce qui concerne le hareng, qui accuse une forte diminution. Le poisson a été rare à partir du mois de juin jusque vers la fin de l'automne. La morue a été exceptionnellement abondante depuis le 10 de novembre jusqu'au 10 de décembre.

Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observées. Il y a des pêcheurs qui tendent leurs trappes à homard avant l'ouverture de la saison, au mois de janvier, et les croiseurs ne se trouvent pas alors sur la côte. Les croiseurs devraient surveiller la côte jusqu'au 31 de décembre.

Le garde-pêche J. H. Bartlett, de la Baie Terrence, dit que la pêche du maquereau a manqué dans cette partie du comté, surtout parce que ce poisson n'a pas approché du rivage en automne.

Dans quelques endroits le hareng était abondant, mais de qualité inférieure.

Le saumon a été plus abondant que par le passé.

Le homard se fait de plus en plus rare; avant longtemps ce crustacé aura complètement disparu. La saison de pêche pour le homard est trop longue.

La pêche, dans l'ensemble, a donné de piètres résultats.

Un grand nombre de familles ont été forcées d'aller passer l'hiver dans la ville.

Les chiens de mer ont été comme d'habitude très nombreux le long de la côte, dévorant les autres poissons et détruisant les rets.

Il a été pris dans la baie Terrence environ 250 barils de merlan (*whiting*) ; ce poisson a été employé comme appât pour le homard.

Le *garde-pêche J. R. Mosher, du comté de Hants*, dit que le rendement de l'alose a été plus considérable que l'année précédente. La chose est due à ce qu'on a déployé plus d'activité de ce côté. L'alose devrait être protégée au printemps, saison où elle fraye.

Le *garde-pêche Davison* dit que comme toujours le rendement de l'alose, qui est le poisson le plus important de ces parages, a été très faible.

Le saumon n'a pas été aussi abondant que l'année précédente. M. Davison croit que la diminution dans le rendement de l'alose est due surtout au fait que ce poisson se prend dans la rivière Shubénacadie à l'époque où il fréquente les eaux de cette rivière pour y déposer son frai.

Il devrait être défendu de pêcher l'alose dans le temps où elle remonte les rivières pour frayer.

Le *garde-pêche Pollock, Colchester*, dit que dans la rivière Stewiacke, tributaire de la Shubénacadie, il a été pris plus d'aloses et de saumons que l'année précédente. Le rendement du gasparot accuse une diminution ; ce poisson a été abondant, mais la demande en a été moins forte que par le passé.

Le *garde-pêche McQueen, Pictou*, dit que le rendement du hareng et celui de la morue ont atteint la moyenne, mais que la pêche du saumon a été plus faible qu'en 1895. Plusieurs personnes ont fait des tentatives pour pêcher le saumon dans la rivière Sutherland, pendant la saison réservée, mais le garde-pêche a exercé une étroite surveillance. Le gardien a saisi un rets qui avait été tendu dans la rivière pour prendre le saumon.

Le *garde-pêche McPhie* dit que le rendement du saumon a diminué.

Des individus déguisés ont pêché illégalement ce poisson dans les rivières, la nuit, mais ils n'ont pu être indentifiés et ont réussi à échapper à la justice.

Les saumons pourront difficilement franchir le barrage qui vient d'être construit dans la rivière Barney.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ROBERT HOCKIN,

Inspecteur des pêcheries.

DISTRICT No 3.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR L. S. FORD SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 3 DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS DE YARMOUTH, SHELBURNE, QUEEN, LUNENBURG, KING, ANNAPOLIS ET DIGBY, POUR L'ANNÉE 1896.

MILTON, 2 janvier 1897.

L'honorable ministre de la
Marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la circonscription n° 3 de la Nouvelle-Ecosse pour l'année expirée le 31 décembre 1896. Ce rapport est accompagné de divers relevés et d'un résumé des rapports des gardes-pêche.

La valeur du rendement total des pêcheries de mon district se chiffre par $3,781,884, soit une augmentation de $66,311 sur le chiffre pour l'année précédente.

Cette augmentation, quoique relativement faible, est encourageante, car elle est générale et ne porte pas seulement sur telle ou telle espèce de poisson.

MAQUEREAU.

Dans l'ensemble, la pêche du maquereau a manqué. Pour une cause qu'on ne peut encore expliquer, ce poisson de valeur ne fréquente plus certaines parties de la côte où il était autrefois abondant. Le ministère devrait voir s'il n'y aurait pas moyen de remédier à la chose.

MORUE.

Généralement parlant, ceux qui ont pêché près du Grand-Banc ont obtenu de bons résultats, mais la pêche en bateau sur la côte n'a pas réussi.

Il n'y a pas à se cacher le fait que le poisson se fait de plus en plus rare sur la côte d'année en année. Des raisons plus ou moins plausibles sont données pour expliquer cela, mais la plus probable est que la pêche se fait sur une trop grande échelle dans nos baies et nos havres.

SAUMON.

Le rendement du saumon a dépassé la moyenne, et j'ai lieu de croire que si l'on continue à protéger ce poisson nos rivières et nos lacs en fourmilleront encore.

Les propriétaires de scieries prétendent que l'industrie de la fabrication du bois est plus importante que celle de la pêche du saumon ou du gasparot, mais il ne faut pas s'en laisser imposer par eux. Sauf dans les quelques rivières où elle couvre les frayères, la sciure de bois, à mon avis, ne fait pas de tort au poisson. Si les propriétaires de scieries avaient ménagé des passes-migratoires dans leurs barrages, la question de la sciure de bois ne serait pas soulevée aujourd'hui.

GASPAROT ET ALOSE.

Le rendement du gasparot et celui de l'alose ont atteint la moyenne. Le gasparot est dans la même position désavantageuse que son voisin aristocratique, le

saumon. Tous deux ont été empêchés par les barrages des scieries d'entrer dans les lacs, et par suite sont disparus presque complètement de quelques-unes des rivières. On a pris des mesures pour les faire revenir, et on a réussi jusqu'à un certain point.

HARENG.

La rareté du hareng, l'année dernière, aura sans doute pour effet d'augmenter le prix de ce poisson, et il est probable que l'on en prendra une plus grande quantité cette année.

HOMARD.

Le commerce du homard s'est fait sur une grande échelle. Il a été exporté aux Etats-Unis du comté de Shelburne seul au delà de 3,000 tonneaux de homards vivants. Il est évident que cela ne pourra continuer bien longtemps.

N'oublions pas qu'il faut plus de trappes, un plus grand nombre d'hommes et un plus vaste champ d'opérations pour prendre la même quantité de homards. Malgré toute la surveillance exercée par les gardes-pêche, une foule de homards courts sont détruits par les pêcheurs.

Des mesures énergiques devront être prises si l'on veut que cette branche de l'industrie piscicole conserve l'importance qu'elle a aujourd'hui au point de vue commercial.

J'attirerai de nouveau votre attention sur la nécessité de règlements plus stricts à l'égard des semaques américains qui viennent dans nos havres et dont les propriétaires achètent tous les homards qu'ils peuvent trouver, sans égard à leur taille ou à leur sexe. A mon avis, on ne devrait pas accorder congé à ces semaques sans un certificat d'un officier des pêcheries. Un petit voilier, qui pourrait être manœuvré par une couple d'hommes et que l'on mettrait à la disposition des gardes-pêche, serait très utile pour surveiller les navires étrangers.

PASSES-MIGRATOIRES.

Plusieurs rivières de ce district sont encore dépourvues de passes-migratoires, entre autres, la branche orientale de la rivière de l'Ours, la rivière au Saumon et la Méteghan, toutes situées dans le comté de Digby.

Une passe-migratoire d'un modèle tout à fait nouveau doit être prochainement construite dans la rivière Gordon, Shelburne.

Somme toute, la pêche a été assez rémunératrice, l'année dernière, dans cette circonscription, mais pour que les pêcheries continuent à donner un rendement appréciable, il faudrait que les règlements fussent plus sévères.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE LUNENBURG.

Le garde-pêche David Evans, de Chester, dit que la pêche du maquereau a presque complètement manqué. Ce poisson n'est pas entré dans les baies et les havres de ce district. Le rendement du hareng et celui du saumon ont été plus considérables que l'année précédente. L'augmentation dans la pêche de la morue est due surtout à la rareté du maquereau; les pêcheurs, voyant que ce dernier poisson faisait défaut, dirigèrent tous leurs efforts du côté de la morue. Il a été mis en conserves une plus grande quantité de homards que l'année précédente. Le règlement relatif à la saison réservée a été assez bien observé.

Le garde-pêche W. M. Solomon, de La Have Ouest, dit que le rendement du saumon a été beaucoup plus fort que par le passé. Cela est dû sans doute à la stricte surveillance qui a été exercée sur les rivières. En ce qui concerne la truite, le gasparot, le poisson blanc et l'éperlan, la pêche a atteint la moyenne. Le rendement des poissons pélagiens, y compris la morue, l'égrefin, le merlan et le flétan, a été plus considérable que l'année précédente, mais celui de la merluche a été insignifiant. Ceux qui ont pêché dans la baie du Nord ont mieux réussi que l'année précédente. Les pêcheurs qui ont opéré dans les eaux du Labrador n'ont pas obtenu autant de succès qu'en 1895. Le maquereau et le hareng ont été exceptionnellement rares dans ce district. La pêche du homard a été bonne, et les règlements ont été bien observés. Les rivières auxquelles M. Solomon est préposé sont dans une condition plus satisfaisante que jamais. Les passes-migratoires sont en assez bon état, sauf quelques-unes qui seront réparées dans le cours de l'été prochain.

COMTÉ DE QUEEN.

Le garde-pêche J. N. Freeman, de Liverpool, dit que la saison de pêche a été défavorable; notamment, le rendement du poisson pris à la ligne a été au-dessous de la moyenne. Le hareng et le maquereau ont été très rares. Le saumon a été abondant comparativement aux années précédentes. Le rendement du gasparot accuse une diminution.

COMTÉ DE SHELBURNE.

Le garde-pêche W. J. McGill, de Shelburne, dit que la pêche de la morue a été meilleure que l'année précédente. Ceux qui ont pêché près des bancs ont très bien réussi. La pêche du maquereau ne s'est pas améliorée. Le rendement du hareng n'a atteint qu'environ la moitié de la moyenne. Une plus grande quantité de homards ont été exportés vivants et mis en conserves qu'en 1895. Le saumon et le gasparot accusent une augmentation.

Le garde-pêche E. S. Goudey, de Barrington, dit: "Parmi les navires appartenant aux pêcheurs de ce district, un seul a fait la pêche près des bancs, obtenant d'assez bons résultats. Les pêcheurs côtiers ont assez bien réussi; ils auraient mieux fait encore si l'appât n'avait pas été aussi rare. Le hareng a abondé, et de grandes quantités en ont été prises et vendues à des prix rémunérateurs. Le saumon a été très abondant et s'est vendu à des prix assez élevés. La pêche du maquereau avec les rets à trappe a très bien réussi. Ce poisson à l'état frais dans la glace a été en grande demande. Le rendement du homard accuse une augmentation. La loi a été bien observée.

COMTÉ DE YARMOUTH.

Le garde-pêche John A. Hartfield, Argyle, dit que la pêche en général a été bonne. Il a été pris plus de maquereaux dans les trappes que l'année précédente. Le rendement du saumon accuse une augmentation. De même pour le homard ; ce crustacé s'est vendu à des prix plus hauts qu'en 1895. La loi a été bien observée partout où une stricte surveillance a été exercée. La pêche fluviale a donné d'assez bons résultats et semble aller en s'améliorant.

COMTÉ DE DIGBY.

Le garde-pêche T. C. Shreve, de Digby, dit que la pêche a été meilleure que par le passé. Les pêcheurs ont déployé beaucoup d'activité et ont été bien récompensés de leurs efforts. Le rendement de la morue et de l'égrefin a été à peu près le même que l'année précédente, mais celui de la merluche et du merlan accuse une forte augmentation. Cela est dû à ce que les pêcheurs étaient mieux approvisionnés d'appât. En outre, le temps a été plus favorable. Il est exporté à l'étranger 60 pour 100 du produit des pêcheries, il en est vendu dans le Canada en dehors de ce district 33 pour cent, et le reste est consommé sur les lieux. Les passes-migratoires daus cette division laissent quelque peu à désirer. M. Shreve espère que les changements suggérés par l'inspecteur seront effectués l'été prochain. On a obtenu beaucoup de succès dans l'exportation des homards vivants et dans l'industrie des conserves. Tous les pêcheurs semblent désirer que la longueur des homards qu'il sera permis de prendre soit portée de 9 à 10½ pouces. Le garde-pêche recommande fortement que les règlements soient modifiés en conséquence.

COMTÉ D'ANNAPOLIS.

Le garde-pêche W. M. Bailey dit que le nombre des navires, des bateaux et des hommes qui ont fait la pêche en 1896 a été à peu près le même que l'année précédente. Le rendement du saumon et celui du hareng accusent une augmentation. La pêche de la morue a atteint la moyenne. Le flétan, l'égrefin et le merlan accusent une augmentation. Somme toute, la pêche a assez bien réussi dans ce district.

COMTÉ DE KING.

Le garde-pêche James S. Miller, de Canning, dit que la pêche du saumon a très bien réussi, mais que celle de l'alose a relativement manqué. La pêche à la ligne de la morue, de l'égrefin, etc., a été très bonne pendant tout le cours de la saison. Le hareng a été abondant en quelques endroits, et rare en d'autres. Il n'y a pas de pêcheurs de homard dans ce comté ; mais des navires venant du bas de la baie pêchent ce crustacé sur une petite échelle. Dans le bassin de Minas la pêche en général a été pauvre.

Le tout respectueusement soumis.

L. S. FORD,
Inspecteur des pêcheries.

NOUVELLE-ÉCOSSE—DISTRICT N° 1.

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche, et des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes employés dans l'industrie de la pêche, dans la Province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1896.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.				Espèces de poisson.										Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Lignes dormantes.												
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, salé, barils.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, en conserve, (en boîte), liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, barils.	Maquereau fr. ou en conserve (en boîtes), liv.	Homard, en conserve (en boîtes), liv.	Homard, vivant ou frais, tonneaux.	
	Comté du Cap-Breton.			$			$			$		$											
1	De False Bay Beach à Long-Beach	..	....	....		70	1185	94	4600	1240	82	200	....	400	1236	320	6000	....	40	500	81504	...	1
2	De Long-Beach à la Baie Glacée et Bridgeport	..	....	....		30	1105	46	2390	714	45	100	..	100	....	68	1200	....	4	....	.....	....	2
3	De Lingan à la Barre sud et à la rivière Sydney	..	....	....		39	990	89	2335	800	27	112	....	1450	....	123	2000	...	....	....	36624	....	3
4	De Sydney au Bras N.-O. et Fourches Sydney	..	....	....		31	378	56	1760	440	3	6	....	1240	....	41	6000	5000	...	....	.....	....	4
5	Du pont des Grand-Narrows à l'île de Noël	..	....	....		40	525	80	1000	500	200	600	....	750	...	275	....	....	5	..	...	1	5
6	De Boisdale à la rivière George	..	....	....		14	160	20	350	200	60	175	..	200	....	65	......	....	3	...	....	....	6
7	Petit Bras-d'Or et Boularderie	7	110	2200	40	55	850	110	3500	1200	250	750	....	100	...	400	....	....	15	....	50400	...	7
8	Mines de Sydney, Grand et Petit Etangs	..	....	....	..	28	300	30	800	375	60	200	...	2000	..	150	.	...	7	...	...	...	8
9	De Sydney-Nord à Ball's-Creek	..	....	....	..	18	275	32	1400	600	40	175	..	150	....	225	....	....	10	...	.....	..	9
10	Louisbourg et anse de Kennington	1	16	300	5	29	1240	62	4260	2130	....	....	...	...	620	231	......	....	367	...	58416	½	10
11	Grande-Lorraine et Petite-Lorraine	..	....	....	..	41	2050	89	8200	4100	6	60	40	11750	....	640	....	....	380	...	.....	..	11
12	Bauline	..	....	....	..	10	500	25	1210	605	....	....	14	2370	960	60	...	....	20	....	26928	½	12
13	Main-à-Dieu	2	32	600	8	40	2000	90	8000	4000	....	.	30	667	....	150	..	...	50	....	59510	½	13
14	Baie et rivière Mira	2	41	800	12	52	1040	90	12000	5800	6	60	22	10070	....	240	.	....	30	...	......	¼	14
15	Ile Scattarie	..	....	....	..	12	900	33	1100	550	...	.	.	.....	....	50	....	....	10	....	31624	....	15
16	Gabarus, Grand-Mira et Grand-Lac	..	...	..	..	163	3528	181	5940	2450	..	..	....	400	....	260	......	....	640	....	103056	..	16
17	Rive nord de la baie de l'Est et lac des Fourches	..	....	...	..	34	386	69	590	280	14	48	....	...	.	70	500	....	....	..	......	....	17
18	Benacadie, anse de Piper et Grand-Narrows	..	....	....	..	40	570	84	1000	550	36	144	....	......	...	175	200	....	....	...	....	....	18
19	Rive sud de la baie de l'Est	..	...	....	..	25	260	50	450	240	8	24	....	......	...	100	......	...	...	....	...	..	19
	Totaux	12	199	3900	65	771	18242	1330	60885	26714	837	2654	106	31647	2816	3643	15900	5000	1581	500	448062	2¾	

Note.—N° 1, ajouter 1 rets à éperlan, $10. N° 16, ajouter 1 rets à trappe, $300, et 2 seines, 250 brasses, $500.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Produits du poisson.				Valeur totale.		Numéro.
		Morue, sèche, qtx.	Morue, langues et noues, barils.	Merluche, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, barils.	Seiche, barils.	Petite morue ou poisson gelé, livres.	Poiss. com. et mêlé, bar.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Guano de poisson, ton.	Peaux de loup-marin, nombre.	$	cts.	
	Comté du Cap-Breton.																									
1	De False Bay Beach à Long Beach	1260	...	..	180	50	400	31000	2000	.	22	..	75	25	..	42	...	...	..	850	320	124	..	27220	96	1
2	De Long-Beach à la Baie Glacée et Bridgeport	112	...	..	10	...	600	4500	2000	110	18	..	4	20	..	...	2000	..	..	81	40	6	20	2091	90	2
3	De Lingan à la Barre sud et à la rivière Sydney.	398	..	7	92	...	600	5000	2500	...	20	..	15	25	..	30	...	...	..	170	100	60	...	10649	61	3
4	De Sydney au Bras N.-O. et aux Fourc. Sydney	10	...	..	...	...	2200	...	2100	...	50	..	..	135	..	...	...	...	..	..	384	...	...	3042	75	4
5	Du pont des Grand-Narrows à l'île de Noël	1000	8	..	250	...	125	...	600	...	115	..	..	20	..	...	..	...	..	375	230	...	..	7108	75	5
6	Boisdale à la rivière George	375	...	..	35	...	175	..	400	...	35	..	..	17	..	...	...	.	..	125	75	...	...	2397	00	6
7	Petit Bras-d'Or et Boularderie	2500	10	25	300	...	200	10000	300	...	75	..	..	25	..	300	...	...	..	700	700	...	100	23813	50	7
8	Mines de Sydney, Grand et Petit Etangs	300	3	..	70	...	...	500	...	...	...	..	..	10	..	30	...	...	..	70	60	...	...	2836	00	8
9	Sydney-Nord à Ball's-Creek	475	3	..	40	...	...	2500	750	...	15	..	..	15	..	35	...	...	..	125	70	...	700	4693	75	9
10	Louisbourg et anse de Kennington	705	...	..	116	10	...	1050	300	...	5	..	..	...	.	80	...	...	..	475	115	...	...	18233	99	10
11	Grande-Lorraine et Petite-Lorraine	1270	...	..	400	18	...	1500	400	...	9	..	..	...	..	102	...	...	..	820	175	...	...	17926	00	11
12	Bauline	310	...	..	96	4	...	500	150	...	3	..	..	1	..	20	...	...	..	130	50	...	...	6903	42	12
13	Main à-Dieu	960	...	..	190	10	...	1000	300	...	4	..	..	...	.	80	...	..	..	450	150	..	...	15386	30	13
14	Baie et rivière Mira	460	...	15	155	12	600	1000	800	...	40	8	..	10	7	50	...	600	..	250	130	...	...	7014	50	14
15	Ile Scattarie	750	...	6	240	30	...	2000	..	...	...	..	..	...	..	20	...	...	..	600	35	...	...	8039	36	15
16	Gabarus, Grand-Mira et Grand-Lac	2110	...	..	190	...	200	..	500	...	10	..	..	...	4	...	...	...	3	1100	400	...	...	34479	34	16
17	Rive nord de la baie de l'Est et lac des Fourches	55	...	.	...	...	180	...	...	...	7	45	..	74	..	...	...	800	..	20	15	...	...	1521	75	17
18	Benacadie, anse de Piper et Grand-Narrows	360	...	..	...	...	50	...	...	...	1	..	..	4	.	..	...	100	..	130	70	...	...	2309	25	18
19	Rive sud de la baie de l'Est	50	...	..	...	...	60	...	400	...	...	..	.	3	..	...	...	...	..	20	5	...	...	646	50	19
	Totaux	13460	24	53	2364	134	5390	60550	13500	110	459	53	94	384	11	789	2000	1500	3	6491	3124	190	820	197214	63	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. Nombre.	Valeur.	Lignes dormantes. Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, en conserve, en boîtes, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, barils.	Maquer., frais ou en cons. (en boîte), liv.	Homard, en conserve, (en boîtes), liv.	Homard, frais ou vivant, ton'x.
	Comté d'Inverness.			$			$			$				$									
1	Port-Hood					70	1400	150	12000	3800			180	1100		200		300	10000	40		44376	
2	Petite-Mabou					24	240	40	1200	380			25	120				120	4000	6			
3	Bord de la mer					12	180	24	2000	700			30	150				200	6000	8		17520	
4	Judique et Petite-Judique					55	640	115	5500	1800	10	15	52	260		300		1040	66000	18		27000	
5	Longue-Pointe					30	400	50	2500	700			30	150		5000		440	8000	25		20256	
6	Creignish					20	240	40	2000	600			20	100		6000		520	6000	10			
7	Pointe-Basse					25	300	50	3000	1000			60	300				760	7000	10			
8	Port-Hastings	1	78	1600	8	30	600	45	1800	600	20	40	40	200				1060	3000	50			
9	Port-Hawkesbury	2	100	4000	16	10	150	10	5000	1500	30	75	30	150				300	1000	100			
10	Baie de l'Ouest à Malagawatch					112	1785	278	10600	4380								1500					
11	Orangedale Boom et rivière Dennis					88	1315	200	5600	1830								200					
12	Anse au Phoque, Estmere et riv. aux Habit.					20	290	46	1560	677								100					
13	Havre de Mabou, Houillères et Ben Virrach					21	420	42	657	280						600	480	70			300	25152	
14	Port-Bain et Grande-Anse					10	200	20	350	150								10		5		7776	
15	Whycocomagh					7	100	14	300	140			7	85		450		9					
16	Scottsville et lac de l'Est d'Ainslie					4	32	8	180	40													
17	Côté ouest du havre de Margaree, rivière et fourches de la Margaree					16	280	32	1340	687						41985		95		48	6100	9312	
18	Ile Margaree					24	480	75	1120	480								140		195		5856	
19	Marais de la Gr.-Anse à l'anse de la Baleine					16	320	46	900	452			3	22		1200		98		88			
20	Grand-Etang					10	400	30	1000	500			4	18		250		230		200		24672	
21	Friar's-Head					18	650	54	1800	790								250		100			
22	Anse de Delaney					4	120	12	450	220						250		29		31			
23	Côté est du havre de Margaree					20	1000	63	2000	600						500		400		20			
24	Havre de l'Est et Chéticamp	22	302	7500	99	125	2720	430	4760	1872					16	7000		1587		1047		35740	72
25	Baie Plaisante et Cap-Rouge					74	1121	216	625	175			20	200		4800		290		915		21960	67
	Totaux	25	480	13100	123	845	15383	2090	68242	24353	60	130	501	2855	16	68535	480	9748	111000	2916	6400	239620	139

NOTE.—N° 1, ajouter 1 rets à trappe $700 ; N° 2, ajouter 3 seines, 525 brasses, $600 ; N° 17, ajouter 52 enclos, $416.

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite*.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																	Produits du poisson.				Valeur totale.
		Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche, séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Huitres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Seiche, brls.	Chien de mer, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boite, b.	Poisson employé comme engr., b.	Guano de poisson.	$ cts.
	Comté d'Inverness.																						
1	Port-Hood	2200		3000	600	500	500	300	400	300				8		180	2800		1600	300	30		26,350 64
2	Petite-Mabou	400		100	20	30	100	100	300		5					15	500		60	50			2,678 00
3	Bord de la mer	150		300	70	50	100	250	100		5					25	600		60	60	20		5,024 80
4	Judique et Petite Judique	300		110	40	90	2500		500		6			60		55	1100		60	110	10		1,780 50
5	Longue Pointe	250		20		50	1400		200		12			5			400		40	60			7,440 34
6	Creignish	200				60					30						300		40	50			4,499 00
7	Pointe-Basse	220				40					30						300		45	80			4,293 50
8	Port-Hastings	230				40	300		3000		35			50		15	300		50	60			6,698 00
9	Port-Hawkesbury	120				20	600	900	1000		20			8		25	200		100	40			3,614 50
10	Baie de l'Ouest à Malagawatch	250				55	250		6000		40			110					45	70			8,436 75
11	Orangedale Boom et rivière Dennis	235	15				2000		7000		150	630	60	240		300			1600	50			10,110 00
12	Anse au Phoq., Estmere et R. des Habit.	120	5				1200		1500		50	140	20	30		100			10	50			2,734 00
13	Havre Mabou, Houillères et Ben-Virrach.	235		62	85	58	450	170	3600	100	4		2	8	15				168	95			5,966 48
14	Port-Bain et Grande-Anse	50		4		12	200		5000										30	25			1,750 64
15	Whycocomagh	100					900		2000			16		12					45	13			935 25
16	Scottsville et lac de l'Est d'Ainslie						11200		10000		23			31									2,010 50
17	Côté ouest du havre de Margaree, rivière et fourches de la Margaree	865		12	100	113	1400	1320			210		8	10					520	85			16,739 68
18	Ile Margaree	116		100		20		200											236	179			5,166 74
19	Mar. de la Gr.-Anse à l'anse à la Baleine	205				12		182											113	48			2,821 90
20	Grand-Etang	1050		40		70	200	1000						5		50			450	100			12,304 08
21	Friar's-Head	500		45		95													243	302			5,191 45
22	Anse de Delaney	150		13		22	100												73	89			1,440 95
23	Côté est du havre de Margaree	1800		60		100	500	500			50			5		200			600	60			10,880 00
24	Havre de l'Est et Chéticamp	12930	30	405	610	930		6520					139	150		2105		345	6315	2227		221	111,728 85
25	Baie Plaisante et Cap-Rouge	835		147	100	149		2550								417		70	465	550		50	31,370 15
	Total	23511	50	4418	1625	2516	23900	13992	40600	400	670	786	229	732	15	3487	6500	415	12968	4753	60	271	301,966 70

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.								Espèces de poisson.						Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à éperlan.		Enclos.		Lignes dormantes.								
		Numéro.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Numéro.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Numéro.	Valeur.	Numéro.	Valeur.	Numéro.	Valeur.	Saumon, salé, barils.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, barils.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserve, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	
	Comté de Richmond.			$			$																
1	Arichat et Petit-de-Grat	8	157	2430	28	170	1750	219	28560	14200	3	50	1	15	118	1025	..	250	2550	410	73248	5	1
2	Cap Auguet, île Madame	..	..	..	....	79	950	99	9760	4400	...	....	....	....	75	475	..	....	1500	200	45736	....	2
3	Arichat-Ouest	4	111	1665	13	104	1040	120	17780	8000	....	....	....	....	58	375	..	...	1830	15	32448	....	3
4	Baie Rocheuse et Cap Le Rond	..	....	...	....	42	504	64	9580	4700	....	...	....	....	11	110	..	....	320	70	28320	....	4
5	D'Escousse et D'Escousse en bas	23	895	16000	254	234	2540	148	8800	4400	4	75	4	65	20	210	..	....	300	400	...	....	5
6	Saint-Pierre	4	95	1800	22	14	240	20	2750	750	...	....	...	....	....	...	..	....	65	....	....	....	6
7	Rivière Bourgeoise	17	520	7500	136	23	160	26	3000	1000	....	....	....	....	....	....	..	....	30	10	35904	....	7
8	Grandique et Port Saint-Louis	..	...	.	....	25	510	34	5300	1725	....	....	....	....	....	....	..	....	115		....	...	8
9	Rivière des Habitants et Bassin	9	304	3600	43	155	1550	210	46000	11500	40	600	....	....	....	....	..	....	3300	410	...	...	9
10	Port-Malcolm et détroit de Canso	8	324	2900	62	79	892	100	7310	2175	...	....	....	....	....	....	..	....	700	118	..	...	10
11	Baie de l'Ouest	..	...	....	....	100	1000	200	4400	1800	...	....	....	....	....	....	8	..	250	..	....	...	11
12	Fourchu à Saint-Esprit	..	....	....	....	57	1940	155	7800	1520	...	....	....	..	....	....	..	....	260	430	104200	....	12
13	De L'Archevêque à Pointe Michaud	..	....	.	....	78	1370	176	15400	2900	...	....	....	..	....	....	..	1506	315	495	79880	...	13
14	L'Ardoise, L'Ardoise en bas et Rockdale	1	11	200	4	310	8801	398	81250	11400	...	....	....	..	....	....	19	5000	850	1450	76944	3	14
15	Grande-Grève, St-Pierre-Est et réserve des Sauvages	..	...	....	....	51	1250	105	6400	1580	...	....	....	..	....	....	..	....	520	110	38000	....	15
	Totaux	74	2417	36095	562	1521	24497	2074	258090	72050	47	725	5	80	282	2195	27	6750	12905	4118	514680	8	

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.—Ecosse.—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Carrelet, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Petite morue ou poisson frais, liv.	Produits du poisson. Huile de poisson, gall.	Poisson employé comme boitte, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
	Comté de Richmond.																	
1	Arichat et Petit-de-Grat	1396	3	730	95	2070	....	12	25	10	70	26300	....	....	890	40	35,938 72	1
2	Cap Auguet, Ile Madame	320	3	500	600	800	....	2	15	3	15	7000	....	....	600	35	19,372 54	2
3	Arichat-Ouest	488	2	200	4	300	....	20	50	12	30	2000	....	....	488	40	15,040 42	3
4	Baie Rocheuse et Cap Le Rond	100	...	60	8	600	....	5	8	3	30	14080	....	....	120	20	7,753 30	4
5	D'Escousse et D'Escoussee en bas	4550	5	200	500	12000	1500	10	320	18	18	11800	....	....	1825	20	31,257 00	5
6	Saint-Pierre	1800	....	120	....	....	....	....	....	8	....	....	....	....	320	27	7,962 25	6
7	Rivière Bourgeoise	6000	....	400	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4000	100	31,929 06	7
8	Grandigue et Port Saint-Louis	165	....	40	....	....	5300	23	....	10	....	....	....	....	75	15	1,659 25	8
9	Rivière des Habitants et Bassin	5550	....	3510	....	....	27000	650	....	25	....	....	....	....	170	55	52,238 00	9
10	Port-Malcolm et Détroit de Canso	1220	....	....	....	....	....	211	....	....	....	....	....	....	254	21	10,028 60	10
11	Baie de l'Ouest	550	....	....	....	....	....	12	....	25	....	....	....	....	170	18	3,652 50	11
12	De Fourchu à Saint-Esprit	2700	....	70	....	3000	....	....	....	22	115	1500	3420	95	900	230	34,756 50	12
13	De L'Archevêque à Pointe-Michaud	325	....	45	10	3400	....	20	....	30	56	2050	1830	35	135	60	22,392 70	13
14	L'Ardoise, L'Ardoise en bas de Rockdale	3050	....	1475	300	2300	....	400	....	12	130	6500	16500	195	2250	390	57,397 41	14
15	Grande-Grève, Saint-Pierre-Est et réserve des Sauvages	460	....	110	16	....	....	35	....	52	23	900	1500	55	330	175	12,343 50	15
	Totaux	28369	13	7460	1533	24470	33800	1400	418	230	487	72130	23250	38[illegible]	12527	1246	343,721 75	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite*.

Numéro.	Districts.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Numéro.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Numéro.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Lignes dormantes. — Numéro.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, conserves, en boîtes, liv.	Hareng, salé, brls.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonn.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx	Numéro.
	Comté de Victoria.						$			$		$										
1	De l'Anse à la Viande à l'étang de la baie St-Laurent	...	...		....	68	1234	125	1622	740	....	....	15	1200	192	11	306	44160	....	380	....	1
2	Du Cap Nord à la Pointe Blanche	....	....	....	....	106	2056	172	4516	1842	2	20	39	....	....	33	481	37148	....	1175	30	2
3	New-Haven et Havre de Neil	....	....	....	....	110	3600	165	5140	2056	5	50	....	....	....	....	12	30720	....	3800	6	3
4	Anse Verte et Ingonish-Nord	....	....	....	....	93	1808	138	3100	1100	22	220	39	..	96	5	36	13056	....	1900	4	4
5	New-Campbelton, Gr.-Bras d'Or et île aux Oiseaux	....	....	....	....	50	540	46	2600	730	17	100	1	600	....	280	35	15196	....	170	10	5
6	Englishtown, baie Sainte-Anne et Black-Head	1	15	200	3	90	720	70	5000	1300	33	198	42	500	....	640	....	......	....	135	85	6
7	Anse à l'Anguille, riv. du Nord et ruisseau Sauvage	....	....	....	....	50	508	95	4800	1800	20	114	9	800	....	600	10	....	....	160	50	7
8	Anse au Breton, Petite-Rivière et Roche-Noire	....	....	....	....	24	370	44	2600	890	17	100	....	....	....	100	60	13612	....	300	23	8
9	Rivière des Français, anse au Naufrage et Pathend	....	....	....	....	42	680	53	4600	1500	30	180	30	60	100	100	58	15600	....	425	30	9
10	Baie du Sud, Ingonish et Middle-Head	3	70	1200	18	100	2000	220	15900	4425	200	1370	74	1500	1440	700	80	34624	....	2700	....	10
11	Kemp-Head, Boularderie et Baddeck	....	....	....	....	54	655	71	1464	379	41	145	8	1250	....	330	6	....	1	1895	....	11
12	Côtés nord et sud de Little-Narrows	....	....	....	....	43	424	57	1330	324	35	121	2	750	....	455	3	....	...	926	....	12
13	Washabuck et Iona	...	...	....	....	81	746	138	3067	650	69	234	....	1560	....	730	4	....	1½	2707	....	13
	Total	4	85	1400	21	911	15341	1394	55739	17736	491	2852	259	8220	1828	3984	1091	204116	2½	16673	238	

NOTE—N° 6, ajouter 2 rets à trappe, $1,000, et 1 seine, $60.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.												Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Seiche, brls.	Chien de mer, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mélangé, brls.	Huile de poisson, galls	Poisson employé comme boitte, brls.	Peaux de loup-marin, nombre.	$ c.	
	Comté de Victoria.																	
1	De l'Anse à la Viande à l'étang de la baie St-Laurent	10	....	....	......	....	....	...	...	.....	40000	......	50	284	678	127	14,398 30	1
2	Du Cap-Nord à la Pointe-Blanche	120	......	3300	......	...	....	....	47	.....	57000	......	58	882	755	26	20,774 27	2
3	New-Haven et Havre de Neil	310	....	...	....	....	....	....	....	....	50000	....	75	2850	600	34	23,185 80	3
4	Anse Verte et Ingonish-Nord	180	....	......	...	....	....	....	....	.....	36000	....	51	1425	340	45	12,651 24	4
5	New-Campbelton, Gr.-Bras-d'Or et île aux Oiseaux.	10	......	100	......	....	....	....	10	28	.....	...	50	110	40	....	5,001 94	5
6	Englishtown, baie Ste-Anne et Black-Head.	10	....	.....	10000	...	....	..	24	20	..	2000	.....	130	40	...	4,936 50	6
7	Anse à l'Anguille, riv. du Nord et ruiss. des Sauvag.	....	2100	......	40000	...	....	....	73	60	..	400	....	170	60	....	6,792 00	7
8	Anse au Breton, Petite-Rivière et Roche-Noire	25	150	2500	......	....	....	....	2	70	.....	...	3400	190	100	...	15,413 93	8
9	Rivière des Français, anse au Naufrage et Pathend.	50	....	2400	......	....	..	...	...	80	.....	.....	3900	200	110	30	18,293 00	9
10	Baie du Sud, Ingonish et Middle-Head	325	1500	4000	3000	...	...	10	20	2500	..	100	3000	2200	1080	...	44,288 61	10
11	Kemp-Head, Boularderie et Baddeck	....	1860	.....	3210	4	70	13	25	..	......	.....	48	95	30	....	10,550 00	11
12	Côtés nord et sud de Little-Narrows	....	875	.....	4852	18	235	8	59	......	....	...	30	153	30	...	7,801 55	12
13	Washabuck et Iona	...	......	...	2745	20	420	12	28	....	....	......	29	305	42	....	16,557 25	13
	Total	1040	6485	12300	63807	42	725	43	288	2758	183000	2500	10691	8994	3905	262	200,644 39	

RECAPITULATION

De la production et de la valeur des pêcheries dans l'Ile du Cap-Breton, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Taux.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	408	16 00	6,528 00
do frais	liv.	115,152	20	23,030 40
do en conserves	boîtes.	5,124	15	768 60
Hareng, salé	brls.	30,280	3 75	113,550 00
Hareng, frais ou gelé	liv.	126,900	$1\frac{1}{4}$	1,586 25
Hareng, fumé	"	5,000	2	100 00
Maquereau, salé	brls.	9,706	14 00	135,884 00
do en conserves	boîtes.	6,900	12	828 00
Homard, en conserves	"	1,406,478	14	196,906 92
do frais	ton'x.	$152\frac{1}{4}$	75 00	11,418 75
Morue, séchée	qtx.	82,313	4 00	329,252 00
Langues et noues de morue	brls.	87	10 00	870 00
Merluche, séchée	qtx.	4,709	2 00	9,418 00
Noues de merluche	liv.	1,625	50	812 50
Egrefin, séché	qtx.	13,380	2 25	30,105 00
Merluche, séché	"	1,667	2 00	3,334 00
Truite	liv.	35,775	10	3,577 50
Flétan, frais	"	111,312	10	11,131 20
Eperlan	"	151,707	5	7,585 35
Bar	"	510	10	51 00
Gasparot	brls.	2,541	3 50	8,893 50
Huîtres	"	1,564	4 00	6,256 00
Moules	"	784	6 00	4,704 00
Anguilles	"	1,634	10 00	16,340 00
Alose	"	26	10 00	260 00
Seiche	"	7,521	4 00	30,084 00
Plie	liv.	74,130	5	3,706 50
Petite morue	"	27,250	5	1,362 50
Poisson commun et mélangé	brls.	11,489	3 00	34,467 00
Huile de poisson	galls.	40,980	40	16,392 00
Poisson employé comme boitte	brls.	13,028	1 50	19,542 00
do comme engrais	"	60	50	30 00
Guano de poisson		461	25 00	11,525 00
Peaux de loup marin	nomb.	1,082	1 25	1,352 50
Chien de mer	liv.	189,500	1	1,895 00
Total pour 1896				1,043,547 47
Total pour 1895				1,067,776 11
Diminution				24,228 64

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés à la pêche dans le district n° 1 de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année 1896.

——	Valeur.	Total.
	$ cts.	$ cts.
115 navires, 3,181 tonneaux	54,495 00	
4,048 bateaux	73,463 00	
442,956 brasses de rets	140,913 00	
6 seines (895 brasses)	1,160 00	
4 rets à trappe	2,000 00	
2,111 lignes dormantes	10,556 00	
57 enclos	496 00	
108 rets à éperlan	865 00	
		283,948 00
64 homarderies (1,570 employés)	42,960 00	
141,670 trappes à homard	76,085 00	
		119,045 00
32 réfrigérants et glacières	4,622 00	
1,183 poissonneries et fumoirs	48,290 00	
247 jetées et quais	52,210 00	
56 remorqueurs, steamers et semaques	4,472 00	
		109,594 00
Total, valeur		512,587 00

NOUVELLE-ÉCOSSE—

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés poisson, et du nombre total d'hommes employés, etc., dans la

Numéro	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Enclos. — Nombre.	Valeur.	Lignes dormantes. — Nombre.	Valeur.
				$			$			$		$		$		$
	Comté d'Antigonish.															
1	Havre au Bouche	1	17	400	3	30	298	39	12000	817	....	....	....	....	29	255
2	Cap Jack, Linwood et Tracadie	..	..	....	...	30	372	40	10300	871	....	....	....	....	10	92
3	Bayfield, Monk's Head et Côté Sud	..	..	....	..	32	450	34	15930	2770	....	....	....	....	..	....
4	Côté nord du havre, Morristown et Lakevale	1	38	1200	8	31	562	42	10400	1040	....	....	...	....	25	218
5	Cap George, Georgeville et anse Maligne	..	..	....	....	32	485	46	11000	1227	...	....	...	....	31	288
6	Arisaig, Moidard et Knoydart	..	..	....	....	26	472	39	6820	817	...	....	....	....	12	98
	Totaux	2	55	1600	11	181	2639	240	66450	7542	....	....	..	....	107	951
	Valeur $	..	..	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	...	....
	Comté de Colchester.															
1	Sterling	..	..	....	....	8	160	18	530	150	9	225	....	....	..	....
2	Stewiacke	..	..	....	....	53	285	92	630	465	....	....	....	....	...	....
3	Cinq-Iles	..	..	....	....	5	145	8	....		....	....	2	300	...	....
4	Economie	..	..	....	....	6	190	12	2015	265	....	....	7	2050	...	....
5	Petite rivière à l'Achigan jusqu'au village Highland	..	..	....	....	16	628	32	5400	655	....	....	4	1000	...	....
6	Grand Village à Queen's Village	..	..	....	....	24	684	48	7565	867	....	....	....	....	...	...
	Totaux	..	..	....	....	112	2092	210	16140	2402	9	225	13	3350	...	....
	Valeur $	..	..	....	....	....	....	....	...	....	....	....	....	....	...	....

NOTE.—Au n° 1 ajoutez 9 rets à éperlan, $225.

District n° 2.

à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantité de province de la **Nouvelle-Ecosse** (division n° 2) pour l'année 1896.

Espèces de poisson.																				
Saumon, frais, dans la glace, livres.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, livres.	Maquereau, salé, brls.	Homards, conserves, en boîtes, livres.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues de, livres.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Poisson commun et mélangé, barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employ. comme boitte, barils.	Pois. emp. c. eng., brls.	Valeur totale.
																				$
....	516	.....	52	52080	92	52	198	16	200	1500	....	61	...	10	....	15	79	118	..	11,710
1200	414	.....	21	...	55	27	86	7	400	3000	...	33	90	80	...	80	101	110	..	4,587
19600	281	.....	174	21264	22	...	....	...	600	10000	....	33	...	100	....	....	....	124	..	12,574
5550	336	.....	31	32832	284	380	1341	63	200	800	...	40	...	5	....	....	740	179	..	11,605
400	227	.....	37	33912	215	697	2088	57	....	......	....	37	...	....	....	....	639	181	..	10,213
6400	210	.....	56	13672	41	618	1784	17	....	......	....	....	...	....	....	....	546	112	..	12,973
33150	1984	.....	371	183760	709	1744	5497	160	1400	15300	...	204	90	195	....	95	2105	824	..	....
6630	8928	. ..	5194	25726	3190	4435	2748	560	140	765	...	816	360	1950	....	142	842	1236	..	63,662
......	...	.....	....	17048	....	.. .	....	...	300	13400	....	. .	54	2	12	....	....	....	40	3,463
9100	....	.....	....	......	....	....	....	...	3050	....	1200	134	...	....	48	....	....	....	..	3,261
500	...	.....	....	.....	102	....	....	21	200	......	....	....	...	....	3	....	38	....	..	698
2840	....	23000	....	......	13	....	....		300	.....	...	.. .	...	....	53	....	...	.....	..	1,646
16788	....	.....	....	.....	....	....	....	...	400	....	....	....	...	....	168	....	....	....	..	5,077
24085	....	.....	....	......	....	...	....	...	200	....	....	....	...	..	119	....	....	....	..	6,027
53313	...	23000	....	17048	115	....	....	21	4450	13400	1200	134	54	2	403	....	38	....	40	....
10662	....	460	....	2387	517	....	....	74	445	670	120	536	216	20	4030	....	15	....	20	20,172

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, livres.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, livres.
	Comté de Cumberland.			$			$			$			$			
1	Pugwash, Port-Philippe et rive du golfe	..	....	....	....	112	3750	109	1500	390	..	....	....	......	....	....
2	Wallace	..	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	......	....	....
3	Rivière Philippe	..	....	....	....	6	110	8	500	130	..	....	....	2200	....	....
4	Laplanche, Maccan et Nappan	..	....	....	....	3	70	6	170	80	..	....	....	1350	....	....
5	Minudie à la Rivière aux Pommes	1	35	400	7	9	180	18	260	100	..	....	....	3200	12	....
6	Advocate	..	....	....	....	5	125	8	....	...	4	130	25	.....	40	500
7	Ile Spencer et Port-Greville	1	12	150	3	11	480	23	360	200	4	130	25	500	70	1300
8	Parrsborough	2	45	450	7	8	300	18	280	130	..	....	....	6800	90	....
	Totaux	4	92	1000	17	154	5015	190	3070	1030	8	260	50	14050	212	1800
	Valeur $	..	...	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	2810	954	18

NOTE.—N° 1—Ajoutez 30 rets à éperlan, $600.
N° 8 " 3 enclos, $100.

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—*Nouvelle-Ecosse.—Suite.*

Espèces de poisson.																			
Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou en cons., en boîtes, liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huitres, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Huiles de poisson, gallons.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale.
																			$
....	2	400	492674	1	....	....	....	....	....	....	46000	....	50	....	....	....	450	1200	72,872
....	....	....	......	....	....	....	....	....	400	...	16000	250	400	10	4	....	....	....	3,580
....	....	....	......	....	....	...	....	...	1000	....	....	320	....	....	9	....	....	..	1,910
....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	1500	90	....	....	160	....	..	....	2,305
....	....	....	......	...	20	5	5	....	....	300	1000	10	....	....	200	....	....	....	2,934
....	....	....	......	2	30	....	20	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	540
800	....	...	....	....	125	....	40	15	....	1000	......	....	....	....	...	20	20	....	1,323
300	....	....	......	....	135	6	30	17	....	1100	......	10	....	....	2	25	....	....	2,720
1100	2	400	492674	3	310	11	95	32	1400	2400	64500	680	450	10	375	45	470	1200	
22	28	20	68974	225	1395	27	333	80	140	240	3225	2720	1800	100	3750	18	705	600	88,184

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires.				Bateaux.			Matériel de pêche. — Rets à mailler.		Rets à pièges.		Seines.			Lignes dormantes.		Espèces de poisson.							Numéro.
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, en conserves, en boîtes, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, livres.	Maquereau, salé, barils.	Maquereau, frais ou en conserves, en boîtes, liv.	
	Comté de Guysborough.			$			$			$		$			$		$								
1	Ecum Secum	....	....	....	....	70	1200	92	3300	1200	....	....	2	140	90	12	60	750	....	250	120	....	20	....	1
2	Marie Joseph	....	....	....	....	52	1400	84	2600	900	....	....	....	....	....	10	50	250	....	....	250	....	25	....	2
3	Liscombe, Baie des Espagnols et Gegoggin	....	....	....	....	120	2800	150	6800	2400	....	....	2	180	200	20	100	1200	....	....	530	....	29	....	3
4	Baie et rivière Sainte-Marie	....	....	....	....	42	900	60	2500	860	....	....	2	160	175	10	50	6460	200	650	420	....	30	....	4
5	Havre du Vin	....	....	....	....	30	600	48	2200	750	....	....	2	150	100	9	45	1500	....	400	320	....	25	....	5
6	Havre et lac des Sauvages	....	....	....	....	60	1200	75	4000	1800	....	....	....	....	....	15	75	950	....	....	600	....	32	....	6
7	Havre Holland et rivière des Sauvages	....	....	....	....	20	760	38	3500	1500	....	....	....	....	....	9	50	1200	....	....	750	....	15	....	7
8	Port-Beckerton	....	....	....	....	55	1500	75	4500	2000	....	....	....	....	....	12	60	400	....	....	800	....	30	....	8
9	Havre du Pêcheur	....	....	....	....	38	900	50	3900	2500	....	....	....	....	....	9	50	.	....	....	700	....	40	....	9
10	Havre du Pays, havre et rivière d'Isaac	....	....	....	....	32	700	50	2400	1000	....	....	....	....	....	7	40	1500	....	....	250	2000	25	....	10
11	Du havre Isaac à Whitehead	10	183	6800	58	748	20944	780	117840	35352	6	1450	2	210	800	170	960	2300	500	....	3919	36400	1600	31800	11
12	De Whitehead à Canso, y compris Tittle	5	74	1380	29	210	10980	318	31800	9540	12	4900	6	900	975	175	875	10500	2300	....	860	48000	225	363875	12
13	Canso à la rivière au Saumon	2	29	800	11	289	4140	290	54200	13550	39	4650	7	850	750	350	1750	8975	....	....	980	12000	1490	452952	13
14	Riv. au Saumon à la limite du comté d'Antigonish, y comp. l'anse de Cook, Guysborough, la côte Nord et Canso	10	315	6500	61	500	10730	510	128960	32240	....	....	6	680	650	200	1000	15000	....	....	3000	120000	2717	467250	14
	Totaux	27	601	15480	159	2266	58754	2620	368500	105592	57	11000	29	3270	3740	1008	5165	50985	3000	1300	13499	218400	6303	1315877	
	Valeur ....$	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10197	450	260	60745	2184	88242	65794	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Écosse.—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Homard, en conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Morue, langues et noues, brls.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, barils.	Seiche, brls.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mélangé, brls.	Huile de poisson, gallons.	Poisson empl. comme boîte, brls.	Poisson empl. comme engrais, brls.		
	Comté de Guysborough.																						$	
1	Ecum Secum.	26728	...	325	....	....	....	60	....	1200	900	400	....	12	20	35	75	600	..	160	504	70	8,387	1
2	Marie Joseph	64608	....	620	....	10	....	90	....	200	2600	500	....	20	15	40	80	750	....	300	655	160	16,130	2
3	Liscombe, baie des Espagnols et Gegoggin	71040	....	850	....	20	....	90	....	2500	1800	1200	...	220	90	25	120	1000	....	500	710	180	21,302	3
4	Baie et rivière Sainte-Marie	40500	....	320	....	....	....	30	....	3000	2000	600	200	200	30	40	60	900	...	175	464	100	14,038	4
5	Havre au Vin.	......	....	215	....	5	...	25	...	700	1500	400	100	15	30	10	40	700	....	120	263	..	4,495	5
6	Havre et lac des Sauvages	33500	....	325	...	5	...	20	....	400	200	300	...	80	25	15	40	400	....	150	203	90	10,883	6
7	Havre de Holland et rivière des Sauvages.	....	....	200	...	7	....	15	...	2000	1000	460	....	10	15	20	20	350	....	120	252	...	5,986	7
8	Port de Beckerton	58106	....	360	....	....	....	40	....	...	4000	300	...	15	30	25	25	400	...	200	403	150	15,809	8
9	Havre du Pêcheur	21648	..	375	....	....	....	20	....	...	3000	400	...	10	50	30	60	500	....	200	503	....	10,608	9
10	Havre du Pays et havre d'Isaac	36680	....	250	....	....	....	50	10	1000	2000	1200	....	10	10	20	25	400	..	150	303	90	9,604	10
11	Du havre d'Isaac à Whitehead	38568	....	8890	....	112	...	2550	779	10120	6250	4000	700	745	...	350	150	340	...	10140	4425	2150	119,854	11
12	De Whitehead à Canso, y compris Tittle	382176	26	6793	15	600	1000	11391	560	1540	140000	..	...	110	...	80	1850	...	50	20600	2150	..	191,914	12
13	De Canso à la rivière Saumon	53070	....	1992	..	220	500	1869	85	1800	...	20000	...	50	4	16	3130	....	...	2540	6700	720	99,294	13
14	De la riv. Saumon à la lim. du comté d'Antigonish, y comp. l'anse à Cook, Guysborough, la rive nord et Canso.	9792	..	2750	....	300	50	3378	60	2000	10000	10000	....	600	...	110	900	..	45	1876	1500	700	117,812	14
	Totaux	836416	26	24265	15	1279	1550	19628	1494	26460	175250	39760	1000	2097	319	816	6575	6340	95	37231	19035	4410		
	Valeur $	117098	1950	109192	150	3197	775	68698	3735	2646	17525	1988	100	8388	2233	8160	26300	317	143	14892	28552	2205	646,116	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Lignes dormantes. Nombre.	Valeur.	Numéro.
	Comté d'Halifax.			$			$			$		$			$		$	
1	Côte Nord	...	...	...	...	115	1400	120	7500	1600	2	250	58	5800	3000	...	...	1
2	Sainte-Marguerite-Est	1	10	150	3	165	2400	150	10500	1800	4	350	38	3500	4000	45	90	2
3	Havre aux Sauvages	1	12	200	4	200	3350	200	25000	4000	3	550	29	2800	3000	80	160	3
4	Anse à Peggy	2	20	360	6	58	1000	50	6500	1600	...	...	8	800	1600	25	50	4
5	Dover	2	45	650	20	210	2700	180	20000	4000	...	...	51	5000	8000	100	200	5
6	Prospect	1	22	400	5	200	2000	160	18000	2400	...	...	46	4600	8500	120	240	6
7	Baie Terence	5	75	1200	16	230	3000	250	11000	1600	...	...	32	3000	6000	150	300	7
8	Pennant	5	70	1850	20	60	2000	100	4200	700	...	...	14	1300	2500	80	160	8
9	Sambro	9	200	3200	36	65	1200	110	7000	1300	...	...	9	750	1500	30	60	9
10	Havre de Ketch	1	17	300	5	70	1000	150	7500	1800	...	...	16	1600	3400	40	80	10
11	Anse aux Portugais	...	...	...	...	85	1200	170	15000	3500	...	...	19	1900	3800	22	50	11
12	Anse au Hareng	6	180	5200	36	65	500	40	3000	650	...	...	26	2600	5000	80	200	12
13	Anse Ferguson	1	30	480	7	58	600	56	2400	375	...	...	47	4700	8000	10	25	13
14	Bedford	...	...	...	...	5	110	10	600	250	...	...	3	300	700	...	...	14
15	Halifax	2	120	6500	30	10	220	30	250	85	...	...	12	1200	2800	60	150	15
16	Passage de l'est et île du Diable	1	15	500	6	80	1500	66	18000	1100	...	...	...	...	...	50	150	16
17	Lawrencetown et baie des Vaches	...	...	...	...	14	170	15	7000	390	...	...	...	...	...	20	60	17
18	Seaforth et havre des Trois-Brasses	...	...	...	...	32	350	19	9600	625	...	...	...	...	...	25	75	18
19	Chezzetcook-Ouest	7	320	9400	88	130	1334	62	20820	1250	...	...	...	...	...	70	210	19
20	Chezzetcook-Est	1	46	1500	14	56	770	41	8640	535	...	...	...	...	...	60	180	20
21	Havre de Petpiswick	2	45	850	7	54	855	40	4250	340	...	...	...	...	...	55	155	21
22	Havre Musquodoboit	...	...	...	...	52	900	38	6840	436	...	...	...	...	...	45	135	22
23	Jeddore	1	30	550	7	95	1625	70	16200	1080	...	...	1	175	55	80	240	23
24	Havre aux Moules et Tête de Hibou	1	13	200	4	84	1800	85	22640	1508	...	...	2	2850	500	90	270	24
25	Havre du Navire	3	55	1450	12	82	1616	69	1860	1204	...	...	...	...	...	75	225	25
26	Havre de Plaisance	...	...	...	...	21	506	22	3150	220	...	...	...	...	...	25	75	26

27 Tangier	1	39	1550	7	45	980	37	9000	600	1	400				45	135	27
28 Havre de Pope et île Gerrard					31	497	37	2162	523						30	90	28
29 Baie de Spry, Tête de Taylor et Mushaboon	5	157	2700	32	57	949	73	9860	2116								29
30 Ile Sober et Sheet-Harbour					65	1247	65	3380	740								30
31 Havre du Castor et rivière au Saumon					40	750	26	360	72								31
32 Quoddy et anse Harrigan	1	10	125	2	16	240	10	200	40								32
33 Rivière Moser et anse Smith					12	200	22	160	45								33
34 Baie Mitchell à Ecum Secum					23	334	34	1040	174								34
Totaux	59	1531	39315	367	2575	39303	2607	283612	38658	10	1150	411	42875	62355	1512	3765	

Statistique indiquant la quantité et la valeur de toutes

Numéro.	Divisions.	Saumon.		Hareng.			Maquereau.		Homard.		Morue.
		Frais, dans la glace, liv.	Fumé, brls.	Salé, brls.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.	Salé, brls.	Frais ou en conserves, en boîtes, liv.	En conserves, en boîtes, liv.	Vivant ou frais, ton'x.	Séchée, qtx.
	Comté d'Halifax.										
1	Côte Nord	140	....	50	....	....	2	....	....	1	10
2	Sainte-Marguerite-Est	300	....	300	....	....	5	....	....	½	150
3	Havre des Sauvages	3000	....	2000	1000	....	75	200	....	8	500
4	Anse à Peggy	2000	..	300	100	....	2	....	....	4	200
5	Dover	3000	....	1000	4000	....	200	100	....	8	300
6	Prospect	5000	....	800	3000	1500	25	350	18112	20	450
7	Baie Terrence	200	....	900	2500	....	700	1000	8579	30	1200
8	Pennant	120	....	150	800	....	250	....	....	12	1000
9	Sambro	250	....	25	500	....	100	240	52500	8	1250
10	Havre de Ketch	400	..	250	400	....	45	150	....	5	200
11	Anse aux Portugais	250	....	100	100	....	25	150	....	2½	40
12	Anse au Hareng	500	....	20	100	....	10	....	....	1	500
13	Anse Ferguson	50	....	10	500	....	1	....	....	½	12
14	Bedford	400	....	....	....	....	....	200	....	....	2
15	Halifax	....	....	15	....	....	5	250	....	.	600
16	Passage de l'Est et île du Diable	880	....	59	....	....	7	....	....	....	619
17	Lawrencetown et Baie des Vaches	338	....	68	....	....	6	....	....	....	48
18	Seaforth et Havre des Trois-Brasses	....	....	93	....	....	7	....	....	....	159
19	Chezetcook-Ouest	....	....	380	....	....	19	....	....	....	4000
20	Chezetcook-Est	....	....	160	....	....	2	....	....	....	635
21	Havre Petpiswick	....	....	64	....	....	2	....	42000	125	337
22	Havre Musquodoboit	1700	260	140	....	....	8	....	....	....	650
23	Jeddore	300	275	350	....	....	22	....	77336	....	1020
24	Havre aux Moules et Tête de Hibou	400	400	679	....	....	68	....	....	....	500
25	Havre du Navire	260	....	957	....	....	69	....	9408	....	519
26	Havre de Plaisance	....	....	186	....	....	3	....	38544	....	200
27	Tangier	440	....	559	....	....	65	....	....	....	352
28	Havre de Pope et île Gerrard	....	....	450	....	....	8	....	34560	4	267
29	Baie Spry, Tête de Taylor et Mushaboon	....	....	553	....	....	151	....	87792	12	944
30	Ile Sober et Sheet-Harbour	900	1400	199	....	....	....	....	71568	....	351
31	Havre au Castor et rivière au Saumon	....	....	6	....	....	....	....	104688	20	62
32	Quoddy et anse Harrigan	200	....	5	....	....	....	....	78816	....	60
33	Rivière Moser et anse de Smith	....	....	....	....	....	..	....	....	....	45
34	Baie Mitchell à Ecum Sécum	....	....	14	....	....	3	....	128064	....	192
	Totaux	22288	2335	10842	13000	1500	1885	2640	751967	261½	17374
	Valeur $	4457	467	48798	130	30	26390	132	105275	19613	78184

espèces de poisson, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Merluche.		Autres espèces de poisson.												Produits du poisson.					
Séchée, qtx.	Noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huitres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Seiche, brls.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employ. comme boitte, brls.	Poisson employ. comme engrais, brls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Valeur.	Numéro.
																		$	
....	....	10	10	400	......	......	12	..	....	2	4	....	5	10	4	....	....	854	1
....	....	10	25	200	......	100	3	..	2	2	1	....	2	12	4	....	...	2,380	2
400	150	500	10	100	100	50	20	..	6	3	8	....	10	200	44	...	....	16,737	3
50	12	25	20	150	150	50	15	..	2	1	4	....	5	120	26	....	....	3,475	4
150	250	50	50	200	600	100	25	..	2	2	8	....	8	200	42	....	....	11,101	5
50	40	35	40	60	.....	50	20	..	10	2	8	....	20	170	80	50	....	11,910	6
200	150	75	250	50	600	100	75	..	40	3	40	....	40	500	125	25	....	25,580	7
150	200	90	70	400	500	75	50	..	20	3	25	...	20	400	100	....	....	11,476	8
25	50	40	1100	....	1000	150	12	..	1	1	5	....	5	750	40	130	....	18,757	9
40	60	50	200	..	250	..	18	..	....	...	8	....	8	60	28	...	....	4,133	10
....	....	10	...	....	.....	.. ..	2	..	....	....	3	...	3	15	....	....	....	1,292	11
150	250	1500	...	...	12000	.. ..	....	..	....	....	....	....	2	250	140	....	....	9,919	12
10	15	5	12	....	300	....	....	..	...	..	....	...	2	15	10	....	..	299	13
....	....	.....	....	300	.....	.....	....	..	....	2	....	...	...	...	....	....	....	149	14
140	180	200	5	1000	....	...	....	..	....	....	....	....	....	800	40	..	...	4,481	15
...	....	258	150	...	5770	....	17	..	22	5	....	....	...	400	42	....	....	5,676	16
....	...	9	21	200	190	6600	36	..	12	3	2	....	....	20	19	....	....	1,429	17
.	...	11	18	150	192	23000	26	..	26	4	...	....	....	69	28	....	....	2,895	18
....	....	306	78	....	1439	6300	12	..	252	5	....	....	....	2096	150	. .	....	24,626	19
....	....	96	44	200	195	1700	27	..	47	7	....	....	....	406	40	...	....	4.906	20
....	....	83	205	200	500	......	260	..	45	5	....	....	....	209	24	125	....	19,548	21
....	....	62	128	700	1050	6400	6	2	30	13	....	....	...	460	31	....	....	5,694	22
8	23	80	198	100	2290	2000	11	..	47	15	5	....	...	595	60	200	....	19,532	23
3	...	48	20	650	877	......	3	..	13	5	4	....	....	310	47	...	...	7,159	24
4	40	20	28	220	1000	600	468	..	15	5	4	....	....	298	33	300	...	11,659	25
....	. ..	22	14	....	270	......	3	..	7	4	2	....	..	93	18	100	...	7,537	26
....	....	33	82	390	1150	1300	9	..	16	6	5	400	....	268	26	....	....	6,032	27
....	....	4	16	...	612	......	....	..	1	...	4	....	....	406	8	360	3	8,972	28
300	500	20	9	....	1000	....	....	..	2	7	4	....	....	700	50	1000	....	24,188	29
....	...	10	9	1000	170	....	....	..	2	5	2	....	....	100	8	750	....	13,630	30
..	....	2	....	....	...	....	...	..	....	2	....	....	....	42	5	1100	18	17,082	31
....	...	10	5	500	.....	. ..	....	..	....	3	....	....	...	60	5	800	....	11,924	32
....	....	6	..	500	.....	....	....	..	4	....	....	....	....	30	....	....	....	313	33
....	..	18	...	....	400	......	....	..	5	5	....	....	...	90	4	1200	....	19,728	34
1680	1920	3698	2817	7670	32605	48575	1130	2	629	120	146	400	130	10154	1281	6140	21	....	
4200	960	12944	7042	767	3260	2428	4520	8	4403	1200	584	20	195	4061	1922	3070	21	335073	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés

Numéro.	Divisions.	Bateaux.			Matériel de pêche.									
					Rets à mailler.		Rets à éperlan.		Enclos.		Lignes dormantes.			
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, bls.
	Comté de Hants.		$			$		$		$		$		
1	Maitland à Shubénacadie	25	212	25	1288	249	....	....	....	....	....	....	5400	....
2	Shubénacadie au Grand Lac	21	68	21	410	104	....	....	....	....	....	....	805	....
3	Noël à Maitland	5	125	5	820	85	....	....	2	450	....	....	190	....
4	Hants-Ouest	22	875	30	4800	1130	....	....	11	360	....	....	4120	11
	Totaux	73	1280	81	7318	1568	....	..	13	810	....	....	10515	11
	Valeur $	....	....	....	..	.....	....	....	....	....	....	....	2103	49
	Comté de Pictou.													
1	Pictou-Ouest	140	2700	170	1800	550	3	75	....	....	....	....	250	10
2	Ile Pictou	64	1445	232	750	150	.. .	....	....	....	....	....	......	70
3	Division Centrale	8	160	8	200	50	4	100	....	....	....	....	....	....
4	Division Sud	25	466	35	2823	1580	3	32	....	....	24	102	8450	....
5	Ile Merigomish	12	180	14	970	485	....	....	....	....	....	....	7000	....
6	Grève Nord	3	45	4	625	310	....	....	....	....	....	....	2500	....
7	Etangs	18	270	18	1300	640	2	60	....	....	....	....	5000	....
8	Lismore	4	60	4	650	305	....	....	....	....	....	....	2900	....
	Totaux	274	5326	485	9118	4070	12	267	....	...	24	102	26100	80
	Valeur $	..	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	5220	360

à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—N.-Écosse—*Suite.*

Espèces de poisson.														Produits du poisson.			
Hareng, frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves de, en boîtes, liv.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur.	Numéro.
																$	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	320	62	....	....	3	....	....	1,390	1
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	256	....	....	38	....	....	1,565	2
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50	....	....	538	3
2000	....	....	58	....	5	10000	700	....	900	86	....	....	221	....	....	4,886	4
2000	....	....	58	....	5	10000	700	....	1220	404	....	....	312	....	....	....	
20	....	....	261	....	18	1000	70	....	122	1616	....	....	3120	....	....	8,379	
....	5	252588	20	....	....	300	....	3300	....	....	20	8	....	500	600	37,022	1
....	20	176584	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	350	400	26,042	2
....	....	....	....	....	....	500	....	5000	....	150	280	20	....	....	....	2,220	3
42800	5	17184	129	....	....	200	....	4900	....	....	....	12	....	20	45	5,612	4
....	....	22540	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	100	50	4,730	5
....	....	....	....	....	....	....	....	2200	....	....	....	35	....	....	....	960	6
....	3	33477	77	112	....	200	....	2000	....	....	....	....	....	120	80	6,696	7
....	....	....	....	....	....	150	....	....	....	....	....	....	....	....	....	595	8
42800	33	502373	226	112	....	1350	....	17400	....	150	300	75	....	1090	1175	....	
428	462	70332	1017	280	....	135	....	870	....	600	1200	750	....	1635	588	83,877	

ÉTAT COMPARATIF de la valeur des pêches dans chaque comté du district n° 2, Nouvelle-Ecosse, pour les années 1895 et 1896.

Comté.	Valeur en 1895.	Valeur en 1896.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Antigonish	60,182	63,662	3,480	......
Colchester	26,798	20,172	......	6,626
Cumberland	83,695	88,184	4,489	......
Guysborough	711,499	646,116	......	65,383
Halifax	429,671	335,073	......	94,598
Hants	13,702	8,379	......	5,323
Pictou	104,235	83,877	......	20,358
Total	1,429,782 1,245,463	1,245,463	7,969	192,288 7,969
Diminution	184,319			184,319

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le district n° 2, Nouvelle-Ecosse, avec un état comparatif de l'augmentation ou de la diminution, pour les années 1895 et 1896.

Articles.		Quantité.	Taux.	Totaux.	Augmentation.	Diminution.
			$ cts.	$		
Saumon, frais	liv.	210,401	20	42,080	......	24,760
do en boîtes	"	3,000	15	450	1,000	......
do fumé	"	3,635	20	727	1,600	......
Hareng, salé	brls.	26,628	4 50	119,826	......	39,841
do frais	liv.	278,000	01	2,780	......	499,660
do fumé	"	25,600	02	512	......	15,467
Maquereau, salé	brls.	8,594	14 00	120,316	2,627	......
do frais	liv.	1,318,917	05	65,946	743,567	......
Homard, en boîtes	"	2,784,238	14	389,792	....	496,660
do frais	ton'x.	290½	75 00	21,788	21½	......
Morue, séchée	qtx.	43,057	4 50	193,756	159	......
do langues et noues	liv.	15	10 00	150	......	25
Merluche, séchée	qtx.	4,856	2 50	12,139	......	2,554
do noues	liv.	8,967	50	4,483	1,460	......
Egrefin	qtx.	23,607	3 50	82,626	10,334	......
Merlan	"	4,343	2 50	10,857	1,038	......
Truite	liv.	52,730	10	5,273	......	10,792
Flétan	"	210,955	10	21,095	......	96,861
Eperlan	"	198,935	05	9,946	......	17,870
Bar	"	3,420	10	342	270	......
Gasparot	brls.	4,799	4 00	19,196	349	......
Huîtres	"	896	4 00	3,584	247	......
Moules	"	948	7 00	6,636	......	204
Anguille	"	1,218	10 00	12,180	......	19
Alose	"	1,090	10 00	10,900	......	118
Seiche	"	6,721	4 00	26,884	......	469
Petite morue	liv.	6,740	05	337	......	11,416
Poisson commun	brls.	320	1 50	480	......	486
Huile de poisson	galls.	49,573	40	19,828	18,703	......
Poisson employé comme boitte	brls.	22,700	1 50	34,050	1,193	......
do employé comme engrais	"	12,965	50	6,483	......	5,213
Peaux de loup-marin	nomb.	21	1 00	21	......	8
Total pour 1896		......	......	1,245,463		

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre et la valeur des navires, bateaux, etc., employés aux pêches du district n° 2, Nouvelle-Écosse, pour l'année 1896.

	Valeur.	Total.
	$	$
92 navires, 2,279 tonneaux	57,395	
5,635 bateaux	114,409	
754,208 brasses de rets à mailler	160,862	
67 rets à pièges	12,150	
448 seines, 46,405 brasses	66,145	
61 rets à éperlan	1,192	
29 enclos	4,260	
2651 lignes dormantes	9,983	
		426,396
254,790 trappes à homard	138,000	
108 établissements de conserves (1,792 employés)	124,425	
		262,425
37 réfrigérants et glacières	19,355	
1,629 boucans et poissonneries	69,328	
988 jetées et quais	44,864	
41 steamers et semaques	26,670	
3,753 lignes à main	1,981	
		162,198
Valeur totale		851,019

NOUVELLE-ÉCOSSE—District No 3.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du nombre et de la valeur des engins de pêche mis en usage, dans le comté d'Annapolis, province de la Nouvelle-Écosse, pendant l'année 1896.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Enclos. Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou en conserves, en boîtes.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Morue, langues et noues, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Numéro.
	Comté d'Annapolis.			$			$			$		$											
1	Margaretsville	2	25	750	8	12	240	20	1200	600	2	400	6500	700	...	...	5000	4	520	3	112	75	1
2	Port-George	...	...	...	...	19	380	30	2000	1000	2	700	7000	600	...	...	3500	5	250	2	200	100	2
3	Port-Lorne	...	...	...	...	22	440	44	3200	1600	...	...	...	700	...	...	...	6	520	5	600	300	3
4	Hampton	1	46	1380	9	20	400	29	1600	800	...	...	...	750	...	...	...	7	650	4	450	225	4
5	Phinny et anse de Young	...	...	...	...	23	460	38	2000	1000	...	...	...	620	...	...	...	9	625	4	1200	600	5
6	Anse de Parker	...	...	...	...	34	680	56	3000	1500	...	...	...	510	...	...	...	8	370	3	310	150	6
7	Hillsboro' et anse Delap	2	104	3120	20	28	560	40	2800	1400	...	...	...	470	...	...	...	12	320	2	790	370	7
8	Batture de Victoria	6	276	8280	64	30	600	50	3000	1500	...	...	...	60	...	...	...	8	3250	9	3500	1500	8
9	Anse Thorne jusqu'à la traverse	...	...	...	...	10	200	20	1000	500	2	400	...	...	...	...	...	1	...	...	300	100	9
10	Clementsport jusqu'à la rivière à l'Ours	2	26	780	10	25	500	32	600	300	6	1200	...	25	7000	10	6500	...	360	1	650	300	10
11	Annapolis-Est jusqu'à la limite du comté	...	...	...	...	...	...	...	3000	1500	5	300	6000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11
12	Rivière Lequille	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	50	550	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12
13	Rivière Round-Hill	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13
14	Lacs et cours d'eau intérieurs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	14
	Totaux	15	477	14310	111	223	4460	359	23400	11700	18	3050	20550	4435	7000	10	15000	60	6865	33	8112	3720	
	Valeur $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4110	19958	140	140	18 00	4500	30893	330	20280	1860	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires employés à la pêche, etc., Nouvelle-Ecosse—*Suite*.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.															Produits du poisson.				Valeur totale.	Numéro.
		Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Seiche, brls.	Sardines, brls.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, tonneaux.	$ c.	
	Comté d'Annapolis.																					
1	Margaretville	112	105		1500												150	280		10	9,402 00	1
2	Port-George	200	100		1000												190	300	60	10	8,276 00	2
3	Port-Lorne	700	1500		2500												230	430	65	20	15,019 50	3
4	Hampton	600	112		10000												400	420	80	12	12,408 50	4
5	Phinny et anse de Young	1200	210		2200												400	400	75	12	15,456 00	5
6	Anse de Parker	1600	300		2000												290	340		30	12,856 00	6
7	Hillsboro' et anse Delap	1400	500		10000							1000	200				380	410		12	19,448 00	7
8	Batture Victoria	7250	2500		35300				200			4250					1000	1220	20	40	81,200 00	8
9	Anse Thorne jusqu'à la traverse	90	10															25	30		1,267 00	9
10	Clementsport jusqu'à la rivière à l'Ours	1000	110		2500				500								230	260	100	20	12,794 50	10
11	Annapolis-Est jusqu'à la limite du comté			1000		2000	2000	70			220			2000	2000	3000				12	10,376 00	11
12	Rivière Lequille			600			200	100													590 00	12
13	Rivière Round-Hill			800			200	6		5											274 00	13
14	Lacs et cours d'eau intérieurs			9700																	970 00	14
	Totaux	14152	5447	12100	67000	2000	2400	176	700	5	220	5250	200	2000	2000	3000	3270	4085	430	178		
	Valeur $	49532	13617	1210	6700	100	240	704	4900	50	2200	21000	800	100	100	6000	1308	6128	215	1424	200,338 00	

NOTE—Il y a à Annapolis-Royal un établissement pour le séchage du poisson. Poids du poisson séché, 10,000 quintaux. Nombre d'hommes employés, 10. Gages hebdomadaires, $65. Valeur de l'outillage, $7,000.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Enclos. Nombre.	Enclos. Valeur.	Lignes dormantes. Nombre.	Lignes dormantes. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, frais, dans la glace, barils.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, livres.	Hareng, fumé, livres.	Numéro.
	Comté de Digby.			$			$			$			$		$		$					
1	Digby	6	270	7000	65	5	150	10	280	120	4	750	1800	2	150	41	820	...	160	4000	2000	1
2	Bayview	...	...	...	...	8	240	17	240	99	5	850	2300	...	...	12	240	2000	50	1000	800	2
3	Grand-Anse	...	...	...	...	7	210	14	470	200	...	...	...	...	...	8	160	...	...	...	...	3
4	Rossway	...	...	...	...	10	300	20	500	200	...	...	...	4	500	10	200	400	30	1420	650	4
5	Waterford	...	...	...	...	7	210	13	260	100	...	...	...	2	90	7	160	...	11	7000	450	5
6	Centreville	...	...	...	...	35	1050	70	2000	844	...	...	...	...	...	34	680	250	...	...	...	6
7	Anse Sableuse	...	...	...	...	16	480	31	960	405	2	300	250	...	...	16	320	...	...	...	...	7
8	Anse au Vison	1	24	900	9	9	270	18	525	220	2	300	250	...	...	9	180	...	...	...	...	8
9	Petite-Rivière	...	...	...	...	33	990	75	1980	836	2	300	250	...	...	33	660	...	...	...	...	9
10	Anse de White	...	...	...	...	7	300	14	300	110	...	...	...	...	...	7	140	...	...	...	...	10
11	Gr.-Grève et anse à la Baleine	...	...	...	...	12	360	24	320	115	...	...	...	...	...	12	240	1700	...	...	...	11
12	Traverse-Est	...	...	...	...	4	120	8	240	98	...	...	...	...	...	4	80	...	20	...	...	12
13	Baie Sainte-Marie	...	...	...	...	8	240	16	500	200	...	...	...	3	300	8	120	...	35	21000	600	13
14	Weymouth	1	40	1100	10	5	150	10	220	88	...	...	...	1	400	5	60	...	...	...	...	14
15	Anse de White	...	...	...	...	24	700	48	390	140	...	...	...	1	100	34	480	...	...	...	...	15
16	Pointe de l'Eglise	2	25	600	10	12	360	24	420	150	...	...	...	...	...	12	140	...	...	...	...	16
17	Météghan	...	...	...	...	26	780	52	4100	1650	...	...	...	2	150	25	500	...	...	...	...	17
18	Chéticamp	...	...	...	...	8	240	16	320	125	...	...	...	...	...	8	80	...	...	...	...	18
19	Sainte-Marie	...	...	...	...	15	870	36	870	350	...	...	...	...	...	15	300	...	...	...	...	19
20	Anse de Smith	1	10	200	3	5	150	10	180	100	...	...	...	12	700	10	200	...	110	25000	18500	20
21	Westport	24	489	19000	175	41	3150	78	18000	7200	10	600	2525	...	...	40	820	...	...	...	...	21
22	Freeport	12	303	7200	92	60	4000	121	20000	8000	5	300	1000	...	...	80	1200	...	...	...	...	22
23	Tiverton	7	185	5500	60	36	2100	22	7060	3540	3	250	850	...	...	36	620	...	...	...	...	23
	Totaux	54	1346	41500	424	393	17620	747	60135	24890	33	3650	9225	27	2390	406	8400	4350	416	59420	23000	
	Valeur $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	870	1872	594	460	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.														Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Homard, en conserves, livres.	Homard, vivant ou frais, tonn.	Morue, séchée, qtx.	Morue, langues et noues, brls.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Moules, barils.	Alose, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	$ c.	
	Comté de Digby.																			
1	Digby	9000	10	3000	8	10000	1100	8000	200	21000	80		750	2600	50	3000	950	220	92,917 50	1
2	Bayview		1	62	2	250	90	60	30	950	12		300	900	12	210	50	30	2,417 00	2
3	Grande-Anse		1	28	2	250	90	111	40	480					14	350	50	35	1,688 00	3
4	Rossway			105	3	400	180	140	16	400					20	590	95	36	2,841 20	4
5	Waterford			22	2½	125	100	39	9	220					5	80	16	8	866 00	5
6	Centreville	8000	½	250	4	2000	260	70	38	650					19	1850	300	80	9,160 50	6
7	Anse sableuse			60	½	250	110	49	50	800					4	150	28	9	1,446 00	7
8	Anse au Vison		1	95	1	600	300	125	25	800					9	600	75	41	3,133 50	8
9	Petite-Rivière		1	240	1	1600	420	400	50	1100					18	450	155	24	14,670 50	9
10	Anse de White			80		400	150	30	20	500					10	400	56	20	2,254 00	10
11	Grande-Grève et anse à la Baleine			270	4	1000	260	170	22	750					5	500	120	10	5,005 00	11
12	Traverse de l'Est			120	1	650	310	76	24	1000					5	250	65	4	3,055 50	12
13	Baie Sainte-Marie					200	120	20	50	900		319			10	180	29		4,550 00	13
14	Weymouth										250				6		6		1,771 00	14
15	Anse de White			46		400	200	140	39						11		24		2,022 50	15
16	Pointe de l'Eglise			115	1	100	110	76	25	900		7			4		10		1,274 00	16
17	Météghan	15000	2	340	2	120	115	120	400	1000					23		65		5,821 00	17
18	Chéticamp			126	1			36	110	750					5		29		1,106 50	18
19	Sainte-Marie			320	2	20	8	100	50	600					6		60		2,151 00	19
20	Anse de Smith			35		150	100	90	200	200	110						250		3,677 50	20
21	Westport		3	10200	14	8000	600	9000	4000	35000					50	21000	3800		125,765 00	21
22	Freeport		3	7000	10	5000	480	7000	12000	18000					20	11000	2500		109,055 00	22
23	Tiverton	12000	1	3000	8	3500	250	3000	600	7500					19	4000	1800		41,298 00	23
	Totaux	44000	23½	25514	67	35015	5353	28852	17998	93500	452	326	1050	3500	325	44610	10533	517		
	Valeur $	6160	1763	114813	670	87538	2677	100982	44995	9350	3164	3260	53	175	650	17844	15800	259	437,946 20	

NOTE—N° 14, ajouter 1 rets à trappe, $1,500. Il y a pour $24,000 d'égrefin fumé ajouté dans chaque colonne.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à trappe. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Enclos. Nombre.	Valeur.
	Comté de King.			$			$			$		$			$		
1	Bancs de Starr												3	2000	1000		
2	Kingsport	1	12	200	3	1	20	2					2	1500	750		
3	Pointe de Newcomb	1	12	200	3	2	26	3					2	144	250		
4	Blomidon					1	20	2								1	100
5	Havre de Baxter					12	240	24	600	300						10	2000
6	Havre de Hall	2	33	450	7	15	300	30	900	450						13	2600
7	Pointe de la Chasse					2	40	4	120	60						3	600
8	Ruisseau de Chipman					3	50	6	180	90						1	100
9	Rocher-Noir	2	25	800	5	9	180	10	360	180						2	400
10	Harbourville	2	35	750	7	3	60	6	180	90						6	1000
11	Morden					3	60	6	90	50						3	450
12	Baie de Scott					4	75	8	240	120			3	750	500		
13	Aylesford																
14	Avonport					14	240	14	1800	700							
15	Ile des Bateaux												1	750	400		
16	Gasperaux										35	200					
17	Ile Longue												2	1000	500		
	Totaux	8	117	2400	25	69	1311	115	4470	2040	35	200	13	6144	3400	39	7250
	Valeur $																

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.												Produits du poisson.				
Saumon, frais, dads la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Alose, brls.	Huile de poisson, galls	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale.	Numéro.
															$ cts.	
....	....	....	....	.....	....	......	.....	....	....	....	165	...	....	50	1,675 00	1
....	... ..	..	...	....	...	....	.....	....	....	....	10	....	10	25	127 50	2
300	23	60000	1	......	2	.....	5	....	....	....	1	....	20	50	1,464 00	3
200	4	5000	....	.....	2	.....	2	...	....	....	....	....	5	20	189 50	4
20000	400	...	....	.....	240	75	50	....	....	....	....	...	100	75	7,455 00	5
26000	375	90000	....	1500	475	200	75	....	....	....	....	300	150	200	124,657 50	6
2000	150	20000	....	.....	60	30	15	...	....	....	...	....	20	50	1,942 50	7
1500	175	.....	....	...	90	40	10	....	..	....	...	100	30	40	1,762 50	8
8000	450	150000	25	......	180	20	50	....	....	....	....	. .	60	90	8,115 00	9
9000	500	320000	....	. ..	54	25	29	....	....	....	. .	....	30	60	10,928 00	10
6000	42	.....	....	....	60	15	15	....	...	....	....	....	40	50	1,834 00	11
1500	700	.....	....	.....	60	30	24	....	....	....	80	....	45	175	4,840 00	12
2200	....	....	....	.....	....	......	....	900	....	....	....	....	.....	....	530 00	13
....	......	......	...	....	....	......	..	. .	....	700	...	....	.....	.. ..	2,800 00	14
....	.....	....	...	....	6	......	....	....	....	3	106	...	...	......	1,099 00	15
2000	....	.....	...	.... ..	...	...	.....	1500	....	600	....	....	....	....	2,950 00	16
250	....	.....	...	.... .	1	......	...	....	250	....	45	....	....	.....	529 50	17
78950	2819	645000	26	1500	1230	435	275	2400	250	1303	407	400	510	885	... .	
15790	12685	12900	364	112500	5535	1523	688	240	25	5212	4070	160	765	442	172,899 00	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions	Navires et bateaux employés à la pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Rets à piège. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Lignes dormantes. Nombre.	Lignes dormantes. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Numéro.
	Comté de Lunenburg.			$			$			$		$			$		$							
1	Havre de Lunenburg, Baie Rose (en haut et en bas) et Kingston, et depuis les Rochers Noirs jusqu'au Havre Bleu et Ile de la Croix	66	5280	219200	990	185	7400	165	35000	21000	18	7200	6	730	1300	792	27720	150	125	3893	25000	800	825	1
2	Riv. LaHave, et de l'Anse de de Ritcey à New-Dublin..	70	4750	190000	980	194	7760	186	38000	22800	20	8000	5	500	750	480	16800	15463	813	2648	10000	400	162	2
3	De Petite Rivière à la limite du comté	7	460	18400	98	180	7200	138	30000	18000	2	800	4	730	...	60	2100	1800	750	1827	1200	800	..	3
4	Chester	3	102	1600	24	155	3400	155	30000	4600	12	5000	18	7000	4730	25	350	10000	800	3500	3000	2500	20	4
5	Baie Mahone et rivière à Martin	24	1675	58000	325	210	3500	85	17000	2300	2	800	10	51000	4000	165	2700	5000	100	800	2500	400	10	5
6	Pointe au Renard	....	.....	......	....	85	1400	110	36500	3400	11	4500	19	14000	5500	20	200	1500	50	950	2000	....	45	6
7	Anse au Moulin	....	....	....	....	75	1250	80	30500	2100	3	1200	21	17000	6500	20	200	450	....	275	....	....	25	7
8	Lodge	....	......	....	....	25	675	30	21500	1200	....	....	14	10500	5000	10	100	400	....	75	300	....	4	8
9	Anse Nord-Ouest	....	....	....	....	65	1575	58	25000	1600	....	....	20	12500	6500	18	175	950	...	550	250	....	55	9
10	Aspotogan	....	.....	....	..	28	650	36	10000	1250	1	400	12	8000	4500	12	120	725	....	300	325	....	15	10
11	Grève de Sable	....	......	....	....	52	1200	56	24000	1500	2	800	14	9000	5000	25	250	225	....	150	....	....	25	11
12	Blandford	....	......	....	....	110	2700	125	75000	4650	8	3200	25	18000	7000	45	450	675	..	400	...	..	45	12
13	Petite-Tancook	....	......	....	....	48	1150	41	45000	2200	....	......	12	9000	3500	25	200	100	...	2050	.....	....	12	13
14	Grande-Tancook	1	23	400	6	170	6000	215	150000	12000	....	....	40	35000	15000	75	900	425	....	11000	......	....	75	14
15	Anse Profonde	...	...	....	....	30	450	30	16000	850	2	800	7	4000	2100	6	75	1275	150	635	....	....	5	15
	Totaux	171	12290	487600	2423	1612	46310	1510	583500	99450	81	32700	227	195960	71380	1778	52340	39138	2788	29053	44575	4900	1323	
	Valeur $	....	....	......	....	....	......	....	......	.....	....	...	....	.....	.....	....	....	7828	558	130739	446	98	18522	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Produits du poisson.				Valeur totale.	Numéro.
		Maquereau, frais ou en conserves, liv.	Homard, en conserves, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Seiche, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, ton'x.	$ c.	
	Comté de Lunenburg.																								
1	Havre de Lunenburg, Baie Rose (en haut et en bas) et Kingston, et depuis les Rochers Noirs jusqu'au Havre Bleu et Ile de la Croix	...	44700	320	75997	125	....	1033	436	180	132000	250	65	150	20	125	.....	200	....	28512	550	....	287	437,065 80	1
2	Riv. LaHave, et de l'Anse de Ritcey à New Dublin..	....	20784	280	88203	140	....	296	925	750	140000	20000	45	50	10	25	.....	750	....	28000	250	....	50	471,136 46	2
3	De Petite Rivière à la limite du comté	....	. ..	200	6208	19	...	10	89	120	8000	1000	35	15	10	10	.. .	425	....	2800	185	....	15	54,928 75	3
4	Chester	200	50256	2	1050	....	60	40	175	1000	800	4500	150	....	38	90	9500	650	120	260	150	70	...	33,788 84	4
5	Baie Mahone et rivière à Martin	...	......	½	45000	48	450	85	75	450	3400	3500	15	5	22	45	3000	450	65	7500	1600	...	....	216,178 00	5
6	Pointe au Renard	500	...	1	950	....	125	70	260	800	.. ...	350	....	....	5	55	5000	80	120	300	50	40	....	11,929 00	6
7	Anse au Moulin	....	...	½	225	....	55	15	175	160	......	225	..	....	5	25	3000	...	25	80	45	45	....	3,854 25	7
8	Lodge	....	....	....	150	...	75	30	42	....	260	. ...	2	....	....	10	1200	....	8	75	30	12	...	1,780 00	8
9	Anse Nord-Ouest	....	.....	4	220	1	70	80	65	....	200	......	3	....	4	11	2000	....	12	130	40	18	.. .	5,716 00	9
10	Aspotogan	...	43632	2	225	...	....	45	42	....	250	.....	...	...	3	8	650	....	6	75	28	12	. .	9,451 23	10
11	Grève de Sable	....	... .	.....	250	....	20	....	55	....	240	. ..	1	....	4	4	3000	...	8	95	12	8	....	2,692 50	11
12	Blandford	...	.. ..	....	1000	..	....	25	350	....	2500	.....	3	5	16	20	2500	350	125	900	45	60	.. .	9,414 50	12
13	Petite-Tancook	200	....	......	530	....	30	115	70	....	960	......	....	1	....	4	950	....	18	220	15	12	....	12,793 50	13
14	Grande-Tancook	....	28500	......	575	....	....	375	140	...	1050	....	....	...	...	10	1100	...	50	375	50	225	....	59,512 50	14
15	Anse Profonde	....	... ..	.....	55	....	....	...	20	225	..	525	18	....	20	70	600		....	35	6	8	...	4,167 75	15
	Totaux	900	187872	810	220638	333	885	2219	2919	3685	289660	30350	337	226	157	512	32500	2905	557	69357	3056	510	352	....	
	Valeur $	108	26302	60750	992871	3330	2213	7767	7298	369	28966	1518	1348	1582	1570	2048	1625	145	1114	27743	4584	255	2816	1,334,509 08	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.								
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à trappe		Seines.			Lignes dor-m'ntes	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	Comté de Queen.			$			$			$		$			$		
1	Liverpool, Brooklyn et île aux Goëlands	9	588	22350	76	81	2211	110	5500	2209	3	660	7	1150	1985	25	310
2	Western-Head, Havre de l'Elan et Pointe Noire	..	....	......	....	48	843	55	5020	2008	.	....	2	200	500	4	20
3	Pointe Blanche, Pointe Hant et Somerville	..	....	......	....	46	761	46	3324	1376	..	....	..	....	....	..	....
4	Port-Joli et Port-Hébert	1	13	400	4	47	985	47	1248	546	..	....	..	....	....	..	....
5	Port-Mouton	3	37	1150	12	95	1927	97	5040	1944	2	1000	..	....	....	14	98
6	Eagle Head et Beach Meadows	..	....	....	....	22	492	23	1190	505	..	....	..	....	....	8	48
7	Berlin-Ouest et Est	..	....	....	....	39	636	40	2260	900	..	....	..	....	....	..	....
8	Port-Medway	3	172	8000	34	60	1157	38	2758	1034	..	....	2	200	700	6	300
9	Milton	..	....	......	....	5	75	....	60	30	..	....	..	....	....	..	....
10	Village du Moulin	..	....	.....	....	50	350	30	768	325	..	....	..	....	....	..	....
11	Greenfield	..	....	....	....	10	120	26	.....	.....	..	....	..	....	....	..	....
	Totaux	16	810	31900	126	503	9557	512	27168	10877	5	1660	11	1550	3185	57	776
	Valeur $	..	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	..	....	....	..	....

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.															Produits du poisson.		Valeur totale.	Numéro.
Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, liv.	Homard, vivant ou frais, tonnes.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Gasparot, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Poisson blanc, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	$ cts.	
4645	....	1099	651	....	....	3629	10	136	41	895	12	....	..	....	1988	130	33,050 20	1
......	....	317	....	....	....	506	..	79	72	......	....	....	..	13	483	16	4,507 20	2
......	....	372	....	25776	....	343	...	78	57	....	....	....	..	6	155	10	7,378 64	3
......	....	1093	...	9600	....	189	...	15	3	......	25	20	..	4	70	5	7,548 50	4
......	...	995	10	58800	279	1306	29	121	87	2385	....	....	..	15	309	30	40,922 10	5
......	....	198	1	36144	....	76	...	18	5	50	....	....	..	17	82	8	6,602 46	6
......	....	527	....	27024	....	46	...	7	19	....	....	....	..	10	253	4	6,641 06	7
9200	610	379	6	....	....	1033	25	26	17	38000	215	...	..	4	398	110	13,620 20	8
4000	....	......	....	......	......	......	...	....	....	....	45	...	..	....	.....	....	980 00	9
8870	500	......	....	......	......	....	...	....	....	......	439	....	6	....	.....	..	3,690 00	10
3710	250	.....	...	....	......	....	...	....	....	.....	164	10	..	....	.....	....	1,548 00	11
30425	1360	4980	668	157344	279	7128	64	480	301	41330	900	30	6	69	3738	313	....	
6085	272	22410	9352	22028	20925	32076	160	1680	753	4133	3600	300	60	690	1495	470	126,488 36	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. Navires.				Bateaux.			Matériel de pêche. Rets à mailler.		Rets à trappe.		Seines.		Lignes dormantes.		Espèces de poisson.				Numéro.
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou en conserves, en boîtes, liv.	
	Comté de Shelburne.			$			$			$		$		$		$					
1	Barrington	3	85	4000	25	60	1600	66	14000	1300	....	....	....	....	....	....	300	325	....	...	1
2	Havre de Wood	5	123	4200	46	140	2700	134	19000	1860	1	2000	1	500	....	....	....	1600	...	39000	2
3	Havre Shag	3	52	1300	26	75	1500	50	16000	1300	....	....	....	....	....	....	....	2000	...	2500	3
4	Pointe à l'Ours	3	51	700	25	25	600	25	9600	1000	....	....	....	....	....	....	....	200	...	....	4
5	Ile du Cap	28	550	32000	300	400	8000	500	58500	6000	6	11000	....	....	1400	8000	...	9000	...	330000	5
6	Port-la-Tour et Baccaro	2	100	3000	19	280	3650	145	51000	6500	....	....	....	....	....	....	....	5500	....	....	6
7	Port-la-Tour en haut	3	50	1200	18	38	450	37	15000	560	....	....	....	....	....	....	....	800	....	....	7
8	Cap du Nègre et Blanche	1	20	600	9	83	1050	75	13000	1000	....	....	....	....	....	....	...	1800	20	2000	8
9	Ile du Cap du Nègre	....	....	....	....	65	1400	62	16600	1150	1	1500	....	....	....	....	....	2500	10	2100	9
10	Port-Clyde	....	....	....	....	6	60	6	600	30	....	....	....	....	....	....	3200	....	....	...	10
11	Havre Nord-Ouest	2	57	2000	12	14	1200	30	6400	1050	....	....	....	....	12	36	1500	800	8	....	11
12	Pointe Noire, Red-Head et Baie Ronde	2	39	1450	12	52	3000	77	16000	2600	....	....	....	....	50	250	....	1250	50	....	12
13	Roseway et île McNutt	....	....	....	....	55	3800	87	15900	2500	....	....	....	....	50	250	..	1900	60	....	13
14	Gunning Cove, Churchover et Birchtown	1	13	300	5	50	1800	78	8300	1385	....	....	....	....	55	275	360	1790	....	....	14
15	Shelburne et Pointe de Sable	10	540	17000	110	55	1450	76	19500	3300	....	....	....	....	75	475	1100	2200	65	...	15
16	Jordan	2	113	3600	23	48	1480	66	12500	2080	....	....	....	....	50	210	8000	450	....	....	16
17	Lockeport	24	1200	65000	250	110	8500	280	30000	6500	..	....	1	150	160	1600	800	4000	50	....	17
	Totaux	89	2893	136350	880	1556	42240	1794	321900	40115	8	14500	2	650	1852	11096	15260	36115	263	375600	
	Valeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3052	162518	3682	45072	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.													Produits du poisson.		Valeur totale.	Numéro.
		Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Petite morue, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	$ cts.	
	Comté de Shelburne.																	
1	Barrington	....	92	2900	....	2100	200	560	1000	325	690	30	30	400	1200	2000	36,264 75	1
2	Havre de Wood	79392	700	900	....	165	100	....	800	....	....	....	....	....	300	5000	88,072 38	2
3	Havre Shag	23808	85	1100	....	600	250	200	2000	180	30	....	....	....	400	700	28,242 12	3
4	Pointe à l'Ours	....	50	500	....	100	80	....	900	....	....	....	....	....	72	575	8,431 30	4
5	Ile du Cap	86928	800	12000	....	4400	400	....	110000	....	....	60	....	....	6000	8000	248,489 92	5
6	Port-la-Tour et Baccaro	....	225	2350	....	800	2000	....	2000	....	200	....	50	....	4500	1400	65,400 00	6
7	Port-la-Tour, en haut	....	62	500	....	175	300	....	1400	....	....	....	....	....	375	500	12,902 50	7
8	Cap du Nègre et Blanche	17424	310	550	....	630	200	....	950	....	....	....	....	....	225	500	40,424 36	8
9	Ile du Cap du Nègre	....	210	500	....	325	200	....	2500	....	....	....	....	....	1800	900	33,599 50	9
10	Port-Clyde	17760	....	....	....	....	....	610	....	....	425	....	....	....	....	....	4,887 40	10
11	Havre Nord-Est	....	75	1050	8	150	60	....	900	....	70	....	5	....	500	....	15,677 00	11
12	Pointe Noire, Red-Head et Baie Ronde	....	40	475	7	375	30	....	2100	....	60	....	....	....	475	....	13,507 50	12
13	Roseway et île McNutt	....	10	550	25	500	45	....	1000	....	10	....	8	....	600	....	15,000 00	13
14	Gunning-Cove, Churchover et Birchtown	....	....	850	10	350	175	....	400	....	50	....	....	....	400	....	14,039 50	14
15	Shelburne et Pointe de Sable	25440	53	10000	14	200	75	5000	5500	....	75	150	5	....	2800	....	68,059 10	15
16	Jordan	....	45	2380	....	340	10	2400	....	5000	50	....	....	....	750	....	19,915 00	16
17	Lockeport	24000	200	26320	1120	1344	780	2000	6000	....	45	768	10	....	2500	....	172,570 00	17
	Totaux	274752	2957	62925	1184	12554	4905	10770	137450	5505	1705	1008	108	400	22897	19575	....	
	Valeur	38465	221775	283163	2960	43939	12263	1077	13745	275	6820	7056	1080	20	9159	29363	885,482 33	

Statistique du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et des bateaux employés à la pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite*.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Enclos. — Nombre.	Valeur.	Lignes dormantes. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.
	Comté de Yarmouth.			$			$			$		$		$		$							
1	Pubnico-Ouest	8	625	18300	155	23	230	42	1380	276	1	2000	...	...	8	500	...	1140	...	690	43200	160	9950
2	Pubnico-Est	2	170	3500	38	12	120	24	720	120	...	...	...	...	...	...	...	500	...	25	79728	75	2100
3	Argyle en bas et détroit	4	42	625	14	15	150	30	1350	180	...	...	...	...	...	...	...	1515	...	...	6728	150	125
4	Tusket Wedge	6	395	8000	88	75	600	155	4000	1600	1	500	1	150	23	400	...	6000	...	200	...	200	7000
5	Port-Maitland	1	12	300	6	20	700	50	3000	1300	...	...	...	...	...	...	...	500	...	50	...	100	1000
6	Sandford	...	...	...	...	30	600	50	4500	1800	1	3000	...	...	...	...	8000	2500	...	1600	...	120	100
7	Yarmouth	12	807	21700	180	55	1000	110	4400	1600	3	13000	...	...	46	720	3500	4880	2000	2190	378960	450	13310
8	Pointe de Sluice	2	21	300	6	10	200	20	1000	300	...	...	...	...	...	...	...	375	...	...	...	...	150
9	Arcadie et Petite Rivière	...	...	...	...	50	500	100	3000	1400	...	...	1	400	...	...	...	6000	...	...	...	300	100
10	Tusket	...	...	...	...	175	1200	175	14000	4000	...	...	1	100	...	...	11000	...	...	...	...	...	...
11	Rivière au Saumon	...	...	...	...	20	150	20	3000	600	...	...	...	...	...	...	1200	...	...	...	...	...	...
12	Ruisseau à l'Anguille	...	...	...	...	25	200	40	1500	600	...	...	...	...	...	...	...	100	...	...	...	...	...
	Totaux	35	2072	52725	487	510	5650	816	41850	13776	6	18005	3	650	77	1620	23700	23510	2000	4755	518616	1555	33835
	Valeur $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4740	105795	40	66570	71206	116625	152258

Statistique du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du nombre et de la valeur des engins de pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Langues et noues de morue, brls.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Seiche, barils.	Gasparot, fumé, nomb. de pièces.	Egrefin, fumé, liv.	Morue, désossée, liv.	Petite morue, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Valeur totale.
	Comté de Yarmouth.																				$ c.
1	Pubnico-Ouest			2650	1500		1000	12000	20				96					2400	288		93,194 00
2	Pubnico-Est			700	550		2000						32					300	86		33,238 92
3	Argile en bas et détroit			100	50	1000	5000	10000	250		40			20000				200	100		22,976 92
4	Tusket Wedge	10	50	300	200				15		5		200					1000	400		79,985 00
5	Port-Maidland	5	25	1000	1500		5000		50				50	5000	6000	200000		2000	1000	2000	43,042 50
6	Sandford			75	10		1500									2000			75	25	45,422 50
7	Yarmouth	24		1800	1150		52000			60	10		20	3000	15000	10000		2900	650		219,439 40
8	Pointe de Sluice								75	10									10		2,747 50
9	Arcadie et Petite Rivière			50	20			2500	30	20	50							25	10		51,085 00
10	Tusket					8000		80000	4000		100	30		8000			20000				25,380 00
11	Rivière au Saumon					1000		1500	600		30						20000				4,115 00
12	Ruisseau à l'Anguille		30			500		400	250		200										3,595 00
	Totaux	39	105	6675	4980	10500	66500	106400	5290	90	435	30	398	36000	21000	212000	40000	8825	2619	2025	....
	Valeur $	390	263	23363	12450	1050	6650	5320	21160	630	4350	300	1592	360	1680	16960	2000	3530	3929	1013	624,221 74

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries du district nº 3, **Nouvelle-Ecosse**, 1896.

Espèces de poisson.		Quantités.	Taux.	Valeur.	Total.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon, frais	liv.	212,373	0 20	42,474 60	
do fumé	"	4,148	0 20	829 60	43,304 20
Hareng, salé	brls.	101,328	4 50	455,976 00	
do frais	liv.	103,995	0 01	1,039 95	
do fumé	"	681,900	0 02	13,638 00	470,653 95
Maquereau, salé	brls.	7,045	14 00	98,630 00	
do frais	liv.	391,500	0 12	46,980 00	145,610 00
Homard, en boîtes	"	1,172,584	0 14	164,161 76	
do frais ou vivant	ton'x.	7,184½	75 00	538,837 50	702,999 26
Morue, séchée	qtx.	358,135	4 50	1,611,607 50	
do désossée	liv.	212,000	0 08	16,960 00	
do langues et noues	brls.	472	10 00	4,720 00	1,633,287 50
Egrefin, séché	qtx.	65,367	3 50	228,784 50	
do fumé	liv.	321,000	0 08	25,680 00	254,464 50
Merluche, séchée	qtx.	45,365	2 50	113,412 50	
do noues	liv.	9,073	0 50	4,536 50	117,949 00
Merlan, séché	qtx.	36,825	2 50		92,062 50
Truite	liv.	39,455	0 10		3,945 50
Flétan	"	695,440	0 10		69,544 00
Bar	"	2,650	0 10		265 00
Eperlan	"	144,255	0 05		7,212 75
Gasparot, salé	brls.	9,711	4 00	38,844 00	
do fumé	liv.	36,000	0 01	360 00	39,204 00
Alose	brls.	989	10 00		9,890 00
Anguille	"	735	10 00		7,350 00
Seiche	"	6,160	4 00		24,640 00
Moules	"	2,476	7 00		17,332 00
Sardine	"	200	4 00		800 00
Carrelet	liv.	35,550	0 05		1,777 50
Petite morue	"	48,805	0 05		2,440 25
Poisson commun	brls.	3,882	2 00		7,764 00
do blanc	"	69	10 00		690 00
Huile de poisson	galls.	153,097	0 40		61,238 80
Poisson employé comme boitte	brls.	40,691	1 50		61,036 50
do do engrais	"	4,367	0 50		2,183 50
Guano de poisson	ton'x.	530	8 00		4,240 00
Total pour 1896					3,781,884 71
Total pour 1895					3,715,572 96
Augmentation					66,311 75

Tableau indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés dans le district n° 3, Nouvelle-Ecosse, avec l'estimation des autres engins de pêche non compris dans les relevés, 1896.

Matériel de pêche.	Valeur.	Total.
	$	$
386 navires (tonnage, 20,005)	766,785	
4,866 bateaux	127,148	
1,062,423 brasses de rets à mailler	202,848	
209,904 seines (286 brasses)	87,840	
136 rets à trappes	69,060	
87 enclos	13,340	
11 rets à éperlan	650	
240 puisettes	240	
4,230 lignes dormantes	74,232	
		1,342,143
34 homarderies (477 employés)	24,700	
191,152 trappes à homard	99,060	
		123,760
1,642 fumoirs et poissonneuses	100,488	
1 sècherie	7,000	
123 réfrigérants et glacières	14,080	
36 steamers et semaques	42,410	
583 quais et jetées	76,266	
		240,244
Total	....	1,706,147

RÉCAPITU

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux employés
d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries, dans

Numéro.	Comtés.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel — Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à trappe. Nombre.	Valeur.	Enclos. Nombre.	Valeur.
				$			$			$		$		$
1	Cap-Breton. ...	12	199	3,900	65	771	18,242	1,330	60,885	26,774	1	300	...	.....
2	Inverness	25	480	13,100	123	845	15,383	2,090	68,242	24,353	1	700	52	416
3	Richmond	74	2,417	36,095	562	1,521	24,497	2,074	258,090	72,050	...	......	5	80
4	Victoria	4	85	1,400	21	911	15,341	1,394	55,739	17,736	2	1,000	...	.....
5	Antigonish......	2	55	1,600	11	181	2,639	240	66,450	7,542	...	......	...	......
6	Colchester	...	......	....	.....	112	2,092	210	16,140	2,402	...	....	13	3,350
7	Cumberland.....	4	92	1,000	17	154	5,015	190	3,070	1,030	...	....	3	100
8	Guysborough....	27	601	15,480	159	2,266	58,754	2,620	368,500	105,592	57	11,000	...	......
9	Halifax	59	1,531	39,315	367	2,575	39,303	2,607	283,612	38,658	10	1,150	...	.....
10	Hants	...	......	....	.....	73	1,280	81	7,318	1,568	...	....	13	810
11	Pictou	...	.....	....	.....	274	5,326	485	9,118	4,070	...	....	...	.....
12	Annapolis.....	13	477	14,310	111	223	4,460	359	23,400	11,700	...	....	18	3,050
13	Digby	54	1,346	41,500	424	393	17,620	747	60,135	24,890	1	1,500	27	2,390
14	King.	8	117	2,400	25	69	1,311	115	4,470	2,040	35	200	39	7,250
15	Lunenburg.. ...	171	12,290	487,600	2,423	1,612	46,310	1,510	583,500	99,450	81	32,700	...	......
16	Queen....	16	810	31,900	126	503	9,557	512	27,168	10,877	5	1,660	...	......
17	Shelburne	89	2,893	136,350	880	1,556	42,240	1,794	321,900	40,115	8	14,500	...	......
18	Yarmouth	35	2,072	52,725	487	510	5,650	816	41,850	13,776	6	18,500	3	650
	Totaux.	593	25,465	878,675	5,801	14,549	315,020	19,174	2,259,587	504,623	207	83,210	173	18,096

LATION.

à la pêche, les quantités et les espèces de poisson prises, et le nombre
toute la province de la **Nouvelle-Ecosse,** pour l'année 1896.

DE PÊCHE.			ESPÈCES DE POISSON.										
Seines.													
Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, barils.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, conserves, en boîtes, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, barils	Maquereau, frais ou en boîtes, liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Numéro.
		$											
2	250	500	106	31,647	2,816	......	3,643	15,900	5,000	1,581	500	448,062	1
3	525	600	16	68,535	480	.... .	9,748	111,000	....	2,916	6,400	239,620	2
...	....	....	27	6,750	......	. ..	12,905	....	....	4,118	....	514,680	3
1	120	60	259	8,220	1,828	.....	3,984	....	....	1,091	....	204,116	4
...	....	....	....	33,150	......	......	1,984	....	....	371	....	183,760	5
...	....	....	....	53,313	... .	......	....	....	23,000	.....	....	17,048	6
8	260	50	....	14,050	......	.....	212	1,800	1,100	2	400	492,674	7
29	3,270	3,740	...	50,985	3,000	1,300	13,499	218,400	....	6,303	1,315,877	836,416	8
411	42,875	62,355	....	22,288	.....	2,335	10,842	13,000	1,500	1,885	2,640	751,967	9
...	....	....	....	10,515	....	.....	11	2,000	....	....	... .	....	10
...	....	....	....	26,100	.....	. ...	80	42,800	....	33	....	502,373	11
...	....	....	....	20,550	......	.....	4,435	....	7,000	10	15,000	. ...	12
33	3,650	9,225	....	4,350	.....	....	416	59,420	23,000	.....	....	44,000	13
13	6,144	3,400	....	78,950	......	.....	2,819	....	645,000	26	....	....	14
227	195,960	71,380	....	39,138	... .	2,788	29,053	44,575	4,900	1,323	900	187,872	15
11	1,550	3,185	....	30,425	......	1,360	4,980	....	....	668	....	157,344	16
2	2,600	650	....	15,260	......	......	36,115	....	... .	263	375,600	274,752	17
...	....	....	....	23,700	....	......	23,510	....	2,000	4,755	....	508,616	18
740	257,204	155,145	408	537,926	8,124	7,783	158,236	508,895	712,500	25,345	1,717,317	5,363,300	

RÉCAPITU

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, de poisson prises, et le nombre d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries,

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.										
		Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, liv.	Morue, langues et noues, barils.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.
1	Cap-Breton......	2¾	13,460	24	53	......	2,364	134	5,390	60,550	13,500	110
2	Inverness.......	139	23,511	50	4,418	1,625	2,516	.....	23,900	13,992	40,600	400
3	Richmond.......	8	28,669	13	....	......	7,460	1,533	....	24,470	33,800	.....
4	Victoria	2½	16,673	....	238	.....	1,040	....	6,485	12,300	63,807	.....
5	Antigonish	....	709	....	1,774	5,497	160	....	1,400	....	15,300	.....
6	Colchester	......	115	....	....	....	21	....	4,450	....	13,400	1,200
7	Cumberland.....	3	310	....	11	....	95	32	1,400	2,400	64,500	.....
8	Guysborough....	26	24,265	15	1,279	1,550	19,628	1,494	26,460	175,250	39,760	1,000
9	Halifax	261½	17,374	....	1,680	1,920	3,698	2,817	7,670	32,605	48,595	.....
10	Hants	.....	58	....	.....	...	5	.....	10,000	700	....	1,220
11	Pictou	....	226	....	112	......	....	....	1,350	....	17,400	.....
12	Annapolis......	60	6,865	33	8,112	3,720	14,152	5,447	12,100	67,000	2,000	2,400
13	Digby	23½	25,514	67	35,015	5,353	28,852	17,998	....	93,500	....	.....
14	King	1,500	1,230	....	....	......	435	275	2,400	....	....	250
15	Lunenburg	810	220,638	333	885	.....	2,219	2,919	3,685	289,660	30,350	.....
16	Queen...........	279	7,128	....	64	....	480	301	....	41,330	....	.....
17	Shelburne	2,957	62,925	....	1,184	....	12,554	4,905	10,770	137,450	5,505	.....
18	Yarmouth	1,555	33,835	39	105	......	6,675	4,980	10,500	66,500	106,400	.....
	Totaux......	7,627¼	483,505	574	54,930	19,665	102,354	42,835	127,960	1,017,707	494,897	6,580

LATION.

le nombre et la valeur des engins de pêche en usage, les espèces et les quantités dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année 1896—*Suite*.

Espèces de poisson.									Produits du poisson.					Valeur totale.	Numéro.
Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Seiche, barils.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, ton'x		
429	53	94	384	11	789	2,000	1,500	3	6,491	820	3,124	....	190	197,214 63	1
670	786	229	732	15	3,487	.....	......	415	12,998	......	4,753	60	271	301,966 70	2
1,400	....	418	230	.....	487	72,130	23,250	380	12,527	.....	1,246	......	...	343,721 75	3
42	725	43	288	.....	2,758	......	2,500	10,691	8,994	262	3,905	....	...	200,644 39	4
204	90	.....	195	.....	.....	......	.....	95	2,105	......	824	......	...	63,662 00	5
134	54	.....	2	403	.....	......	.....	......	38	......	..	40	...	20,172 00	6
680	450	....	10	375	......	....	....	......	45	......	470	1,200	...	88,184 00	7
2,097	......	319	816	.....	6,575	......	6,340	95	37,231	......	19,035	4,410	...	646,116 00	8
1,130	2	629	120	....	146	......	400	130	10,154	21	1,281	6,140	...	335,073 00	9
404	.....	.....	.....	312	......	....	......	...	......	......	...	......	...	8,379 00	10
150	300	.....	75	.....	.....	......	......	.....	......	......	1,090	1,175	...	83,877 00	11
176	......	700	5	220	5,250	2,000	2,000	3,000	3,270	......	4,085	430	178	200,338 00	12
.....	......	452	.....	326	......	1,050	3,500	325	44,610	.....	10,533	517	...	437,946 20	13
1,303	......	.....	.....	407	.....	......	......	......	400	......	510	885	...	172,899 00	14
337	......	226	157	.....	512	32,500	2,905	557	69,357	......	3,056	510	352	1,334,509 08	15
900	......	.....	30	6	....	......	....	.....	3,738	......	313	....	...	126,488 36	16
1,705	......	1,008	108	.....	.....	......	400	......	22,897	......	19,575	..	..	885,482 33	17
5,290	....	90	435	30	398	....	40,000	......	8,825	...	2,619	2,025	...	624,221 74	18
17,051	2,460	4,208	3,587	2,105	20,402	109,680	82,795	15,691	243,650	1,103	76,419	17,392	991	6,070,895 18	

Note—Ajouter à	n° 2,	6,500 livres de chien de mer	$ 65
do	n° 4,	183,000 do	1,830
do	n° 12,	200 barils de sardine	800
do	n° 16,	69 barils de poisson blanc	690
do	n° 18,	212,000 livres de morue désossée	16,960
do	do	21,000 livres d'égrefin fumé	1,680
do	do	36,000 livres de gasparot fumé	360

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries de toute la province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantités.	Taux.	Valeur.	Valeur totale.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	408	16 00	6,528 00	
do frais	liv.	537,926	0 20	107,585 00	
do en boîtes	"	8,124	0 15	1,218 60	
do fumé	"	7,783	0 20	1,556 60	
					116,888 20
Hareng, salé	brls.	158,236	....	689,352 00	
do frais	liv.	508,895	....	5,406 20	
do fumé	"	712,500	0 02	14,250 00	
					709,008 20
Maquereau, salé	brls.	25,345	14 00	354,830 00	
do frais ou en conserves	liv.	1,717,317	....	113,754 00	
					468,584 00
Homard, en boîtes	"	5,363,300	0 14	750,860 68	
do frais, dans la coquille	ton'x.	7,627¼	75 00	572,044 25	
					1,322,904 93
Morue, séchée	qtx.	483,505	....	2,134,615 50	
do (préparée, désossée)	liv.	212,000	0 08	16,960 00	
do langues et noues	brls.	574	10 00	5,740 00	
					2,157,315 50
Egrefin, séché	qtx.	102,354	....	341,515 50	
do fumé	liv.	321,000	0 08	25,680 00	
					367,195 50
Merluche, séchée	qtx.	54,930	....	134,969 50	
do	liv.	19,665	....	9,832 00	
					144,801 50
Merlan, séché	qtx.	42,835	....	....	106,253 00
Truite	liv.	127,960	0 10	....	12,796 00
Flétan	"	1,017,707	0 10	....	101,770 70
Eperlan	"	494,897	0 05	....	24,744 10
Bar	"	6,580	0 10	....	658 00
Anguille	"	3,587	10 00	....	35,870 00
Alose	"	2,105	10 00	....	21,050 00
Gasparot	"	17,051	4 00	66,933 50	
do fumé	liv.	36,000	0 01	360 00	
					67,293 50
Huîtres	brls.	2,460	4 00	....	9,840 00
Moules	"	4,208	....	....	28,672 00
Seiche	"	20,402	4 00	....	81,608 00
Sardine	"	200	4 00	....	800 00
Carrelet	liv.	109,680	0 05	....	5,484 00
Petite morue	"	82,795	0 05	....	4,139 75
Poisson blanc	brls.	69	10 00	....	690 00
Poisson commun	"	15,691	....	....	42,711 00
Chien demer	liv.	189,500	0 01	....	1,895 00
Peaux de loup-marin	nomb.	1,103	....	....	1,373 50
Huile de poisson	galls.	243,650	0 40	....	97,458 80
Poisson employé comme boitte	brls.	76,419	1 50	....	114,628 50
do do	"	17,392	0 50	....	8,696 50
Guano de poisson	ton'x.	991	....	....	15,765 00
Total pour 1896		....	....	....	6,070,895 18
do 1895		....	....	....	6,213,131 07
Diminution		....	....	....	142,235 89

Relevé du nombre et de la valeur des engins de pêche du homard, du nombre des personnes employées dans les homarderies, et du nombre et de la valeur des accessoires de pêche en usage et non compris dans les relevés précédents—**Nouvelle-Ecosse**, 1896.

Comtés.	Homarderies et trappes à homard.				Nombre d'hommes employés.	Autre matériel.							
	Homarderies.		Trappes.			Réfrigérateurs et glacières.		Boucans et poissonneries.		Jetées et quais.		Rem'rqu'urs, bateaux à vapeur.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		$		$			$		$		$		$
Cap-Breton	14	16550	31500	18865	515	7	227	311	8525	104	4910	18	1975
Inverness	16	12100	36485	18385	300	18	1995	346	13478	65	29860	5	390
Richmond	17	9650	54605	27300	503	4	2200	230	5900	20	1690	26	1477
Victoria	17	4660	19080	11535	252	3	200	296	20387	58	15750	7	630
Antigonish	5	7800	25627	15130	141	...	...	50	970	1	100	5	700
Colchester	1	1200	1100	770	7	...	...	3	75	...	...	...	...
Cumberland	21	15625	24958	13759	258	...	...	...	...	...	...	...	...
Guysboro'	28	39800	98226	54641	650	29	18830	586	42755	231	28977	32	22620
Halifax	27	18850	59479	24050	305	8	525	985	25448	747	16027	4	3250
Hants	...	...	...	...	...	...	...	5	80	...	...	...	...
Pictou	26	41150	45400	29650	431	...	...	...	...	9	260	...	...
Annapolis	1	1000	9175	6869	6	16	890	135	5090	...	...	...	...
Digby	3	1450	18275	9533	30	43	2730	110	9230	30	17350	...	...
King	...	...	...	...	...	25	1260	75	4580	...	...	...	...
Lunenburg	9	4550	20850	6250	118	7	1675	572	38220	322	25000	15	3550
Queen	7	2000	11877	4658	77	...	...	179	3863	32	741	6	535
Shelburne	8	9600	81875	47200	129	19	4000	363	21025	168	21575	7	1925
Yarmouth	6	6100	49100	24550	117	13	3525	208	18480	31	11600	8	36400
Totaux	206	192085	587612	313145	3839	192	38057	4454	218106	1818	173340	133	73552

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1896.

Article.	Valeur.	Total.
	$	$
593 navires, 25,565 tonneaux	878,675	
14,549 bateaux	315,020	
2,259,587 brasses de rets à mailler	504,623	
740 seines, 257,204 brasses	155,145	
207 rets à trappes	83,210	
8,992 lignes dormantes	94,771	
173 enclos	18,096	
180 rets à éperlan	2,707	
240 puisettes	240	
		2,052,487
206 homarderies (3,839 employés)	192,085	
587,612 trappes	313,145	
		505,230
192 réfrigérants et glacières	38,057	
4,454 boucans et poissonneries	218,106	
1,818 jetées et quais	173,340	
133 steamers et remorqueurs	73,552	
3,753 lignes à main	1,981	
1 sécherie	7,000	512,036
Valeur totale		3,069,753

ANNEXE N° 4.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

District N° 1, comprenant le comté de Charlotte.—*Inspecteur J. H. Pratt, Saint-André.*

District N° 2, comprenant les comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent, Westmoreland et Albert.—*Inspecteur A. Chapman, Moncton.*

District N° 3, comprenant les comtés de Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.—*Inspecteur H. S. Miles, Oromocto.*

DISTRICT N° 1.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR JOHN H. PRATT SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 1, DU NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LE COMTÉ DE CHARLOTTE, POUR L'ANNÉE 1896.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 2 janvier 1897.

A l'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon 8me rapport annuel sur les pêcheries du district n° 1 du Nouveau-Brunswick, qui comprend le comté de Charlotte et les îles à l'embouchure de la baie, ainsi que sur les pêcheries des lacs Chiputneticook, s'étendant de Sainte-Croix vers le nord, le long de la frontière internationale entre l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick. A ce rapport se trouvent annexés des tableaux indiquant la quantité et la valeur des poissons de chaque espèce qui ont été pris, ainsi qu'un résumé des rapports des gardes-pêche.

La pêche accuse une augmentation en valeur de $142,280.26 sur le chiffre de l'année 1895, comme le fait voir l'état comparatif suivant :—

Valeur totale du rendement des pêcheries pour 1895...	$	968,203 50
do do do 1896...		1,110,483 76
Augmentation en valeur pour 1896.............	$	142,280 26

Je vous ai déjà envoyé un rapport préliminaire sur les pêcheries de ma circonscription pour l'année 1896, mais il est certaines choses dont je ne vous ai pas parlé et sur lesquelles je crois devoir attirer votre attention dans le présent rapport. Dans le cours de l'année dernière je vous ai transmis des rapports spéciaux sur diverses questions auxquelles je n'ai pas besoin de toucher ici.

Je vous prie de remarquer que les quantités de poisson prises par les nombreux navires qui sont venus pêcher dans ce district ne sont pas incluses dans les tableaux statistiques ci-joints, mais vous les trouverez probablement indiquées dans les relevés se rapportant à la province de la Nouvelle-Ecosse. Plusieurs des goélettes qui font la pêche dans les eaux de ma circonscription viennent des ports de cette province.

Dans le cours de la dernière saison j'ai fait plusieurs croisières sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, et pendant le printemps et l'automne j'ai visité la côte du Cap-

Breton. Je me suis surtout appliqué à empêcher les navires des Etats-Unis de pêcher dans le rayon de 3 milles et à faire observer les lois de pêche par les pêcheurs canadiens.

Nos pêcheurs sont portés à violer les règlements relatifs à la pêche du homard, et un grand nombre d'entre eux ont reçu des leçons qui auront sans doute un bon effet pour l'avenir.

Dans mon rapport annuel sur le service du *Curlew*, je parle de tout ce qui se rattache à mes croisières à bord de ce navire.

SAUMON.

Bien que le poisson ne se prenne pas pour des fins commerciales dans ce district, les sportsmen le pêchent à la mouche sur une grande échelle dans la rivière Sainte-Croix. Le garde-pêche Todd dit que ce poisson a été plus abondant que par le passé dans la Sainte-Croix. Des tentatives de braconnage ont été faites sur cette rivière, mais grâce à la vigilance exercée par M. Todd et les autres gardes-pêche tant canadiens qu'américains, les efforts des braconniers n'ont pas été couronnés de succès. Il est presque impossible de se passer de gardiens spéciaux sur la rivière Sainte-Croix, et je recommande fortement que l'on en renomme, cette année, pour faire le service de surveillance entre le mois d'avril et le mois de novembre.

Il y a des gens qui prétendent que des saumons ont remonté la rivière Magaguadavic dans le cours de la dernière saison, mais je n'ai pu vérifier la chose. On se propose d'observer attentivement la rivière, et les premiers résultats favorables seront immédiatement signalés à votre ministère.

MERLUCHE.

Le rendement de la merluche a été à peu près deux fois plus considérable qu'en 1895. La chose n'est pas due, je crois, à ce que ce poisson a été plus abondant que d'habitude, mais plutôt à ce que la forte diminution dans les chiens de mer sur nos côtes a encouragé les pêcheurs à déployer plus d'activité.

Par le passé, il est arrivé souvent qu'un pêcheur trouvait des chiens de mer accrochés à la moitié des hameçons de ses lignes dormantes, alors qu'il s'attendait à y voir des morues, des merluches ou des égrefins.

MERLAN.

Le rendement du merlan accuse une très forte augmentation. Dans la rivière Quoddy, surtout, ce poisson a été très abondant, mais les prix qu'on en offrait étaient si bas qu'un grand nombre de pêcheurs ont dirigé leurs efforts d'un autre côté.

ÉGREFIN.

La pêche de l'égrefin accuse une augmentation de 3,000 quintaux sur le chiffre de l'année 1895. Ce poisson a été très abondant à certaines époques de la saison, et s'est vendu rapidement sur les différents marchés. L'augmentation dans le rendement de l'égrefin est due surtout à ce que l'année dernière les chiens de mer ont été moins nombreux que par le passé sur les fonds de pêche. Les prix payés pour l'égrefin sont restés très bas pendant tout le cours de la saison.

MAQUEREAU.

Je regrette beaucoup de dire que le maquereau n'a pas fait son apparition dans ma circonscription durant l'année 1896. Les 81 barils de ce poisson indiqués dans les relevés ont été pris dans le golfe Saint-Laurent, pendant l'été, par deux navires de ce district.

Par le passé, le maquereau a paru dans la baie de Passamoquoddy et en est disparu d'une manière très irrégulière. Il n'a pas fréquenté les eaux de cette baie depuis longtemps, mais il ne faudrait pas être surpris si dans un avenir très rapproché il y faisait sa réapparition.

MORUE.

Le rendement de la morue a été le même que l'année précédente, soit plus de 9,000 quintaux. Ce poisson a été assez abondant, mais les prix payés aux pêcheurs ont été très bas. Le chiffre ci-dessus ne représente pas le rendement total de la morue pour ce district, car plusieurs navires venus d'autres districts n'ont pas rendu compte de leur pêche ici. Les chiens de mer n'ont pas gêné les pêcheurs de morue autant qu'en 1895.

Par suite de la faible demande pour les poissons de toute espèce qui se prennent à la ligne et des bas prix payés, un grand nombre de pêcheurs ont dirigé leurs efforts d'un autre côté.

HOMARD.

Le rendement du homard accuse une légère diminution comparativement à l'année précédente. La pêche de ce crustacé a été faite à peu près par le même nombre de pêcheurs qu'en 1895 ; la demande pour les pièces de toute taille a été ferme et des prix rémunérateurs ont été obtenus.

L'industrie de la pêche du homard augmente en importance d'année en année, et les pêcheurs eux-mêmes veulent que des mesures énergiques soient adoptées pour la protéger. Même avec les précautions que l'on prend, un grand nombre d'individus tarés tendent illégalement des trappes. J'ai détruit plusieurs centaines de trappes l'automne dernier, et je cherche actuellement à découvrir ceux à qui elles appartenaient, afin de leur infliger la punition qu'ils méritent.

Par suite des règlements actuellement en vigueur dans l'Etat du Maine, défendant de pêcher les homards de moins de 10½ pouces de longueur, quelques-uns des fabricants de conserves de cet Etat ont traversé la frontière et érigé sur notre territoire de homarderies dans lesquelles un grand nombre de personnes sont employées.

Les homarderies que comprend ce district ont produit durant la saison 3,424 boîtes de conserves, tandis que par le passé la production ne dépassait pas 170 ou 200 boîtes. Les pêcheurs en général désirent que le minimum de longueur des homards qu'il sera permis de prendre à l'avenir soit porté de 9 à 10½ pouces. Bien que les pêcheurs sachent parfaitement que cela aurait pour effet de restreindre la fabrication des conserves, tout de même ils croient que si l'on ne se hâte pas de faire quelque chose dans ce sens, les homards diminueront graduellement en nombre et en taille. Les pêcheurs et les marchands sont d'un avis tout à fait opposé relativement aux mesures nécessaires pour le repeuplement de nos eaux ainsi que pour la conservation et le développement des pêcheries du homard. Il est extrêmement difficile de faire des lois efficaces lorsqu'une pareille divergence d'opinions existe.

HARENG.

Malgré le bruit alarmant qui a couru que le hareng avait tout été détruit dans la baie de Fundy, je suis heureux de pouvoir dire que ce poisson est aussi abondant que jamais.

La pêche annuelle dans le comté de Charlotte est plus ou moins forte suivant la demande. Comme tous les poissons pélagiens, le hareng est quelque peu erratique dans ses mouvements et ne fréquente pas toujours les mêmes parages d'année en année. C'est ce qui fait dire à ceux qui n'ont pas étudié la chose avec l'attention voulue que " le hareng est disparu pour toujours ".

J'ai en ma possession le rapport d'une commission nommée par la Chambre d'Assemblée de cette province en 1836, pour tenir une enquête sur les pêcheries du hareng de Grand-Manan, la rumeur s'étant répandue que les pêcheries en question périclitaient et étaient presque ruinées.

A cause des grèves qui se sont produites dans les sardinières établies sur le territoire des Etats-Unis, la demande pour le petit hareng a été très irrégulière, et il est arrivé souvent que les poissons pris dans un enclos ont été remis en liberté parce qu'il n'y avait personne pour les acheter. Durant l'automne, les gros harengs ont été très abondants à Grand-Manan, et il en a été pris une grande quantité dans les enclos et les rets à mailler. Cela prouve qu'ils se trompent beaucoup ceux qui prétendent que les pêcheries du hareng sont épuisées. D'un autre côté, j'admets que des règlements sévères sont nécessaires pour la protection de ces pêcheries. Les prix pour le hareng, tant frais que salé, ont été très peu élevés pendant tout le cours de la saison. La demande pour les conserves de sardine a été très faible, et les taux cotés à New-York ont été plus bas que jamais. Le fait est que les prix offerts ne couvraient pas les frais de fabrication, et on a cru devoir emmagasiner des milliers de boîtes de conserves dans les homarderies en anticipation d'une hausse dans les cotes. L'hiver dernier, il n'a pas été pris de hareng au filet sur la côte nord de la baie de Fundy. Il y en a qui prétendent que l'absence de ce poisson pendant l'hiver est due à ce que nombre de harengs œuvés se prennent dans les rets; d'autres attribuent la chose à la pêche du petit hareng au moyen d'enclos; enfin d'autres disent que les enclos établis sur les frayères sont la cause de l'état de choses qui existe. Quoi qu'il en soit, c'est à nous de profiter de l'expérience des autres pays où le hareng a été alternativement abondant puis rare. Dans le cours de l'année, il a été délivré 309 permis pour construire des enclos à hareng; le nombre des enclos établis n'a pas dépassé les $\frac{2}{3}$ de ce chiffre. En 1895, 355 permis avaient été accordés.

EXPOSITION PISCICOLE DE CAMPOBELLO.

Avant de terminer, je tiens à dire un mot des effets bienfaisants de cette exposition sur l'industrie de la pêche dans ce district. Ceux à qui nous devons la chose sont animés des sentiments les plus louables et méritent le cordial appui des pêcheurs et de toutes les personnes intéressées dans l'exploitation des pêcheries. Malgré qu'au jour fixé pour l'exposition le temps fût orageux et très désagréable, le magnifique programme qui avait été préparé par la Société Piscicole de Campobello fut exécuté à la lettre. De beaux échantillons de toutes espèces de poisson préparé pour la conservation furent exposés dans le pavillon qui se trouve sur le quai de M. Calder. Ces échantillons, qui étaient insurpassables, furent inspectés par des centaines de visiteurs dans le cours de la journée. Des jeux, consistant en courses nautiques pour différentes classes de bateaux, furent organisés dans l'après-midi et éveillèrent beaucoup d'intérêt. Le dîner annuel de la société eut lieu dans la soirée, et l'élite de la population y assista. Un grand bal couronna les fêtes de la journée. La concurrence que se font les pêcheurs pour gagner les prix offerts pour le poisson le mieux préparé pour la conservation a pour résultat une amélioration sensible dans les produits mis en vente sur les divers marchés.

Si des délégués des différents districts du comté étaient envoyés à cette exposition, et si une conférence était tenue pour discuter les questions relatives à l'industrie de la pêche, ce serait tout à l'avantage des pêcheurs. Dans presque toutes les branches du commerce on est aujourd'hui organisé pour s'aider et se protéger mutuellement, mais les pêcheurs, eux, restent isolés, ce qui explique jusqu'à un certain point la divergence de leurs opinions à l'égard de tout ce qui se rattache à la pêche.

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

Le *garde-pêche Brown, de Campobello*, signale une diminution dans la valeur du rendement total des pêcheries de son district. Cela est dû à la baisse dans le prix du poisson et à la décroissance dans le nombre des pêcheurs. Le rendement du hareng a été aussi considérable que l'année précédente. Ce poisson a été aussi abondant que jamais, mais il s'est vendu à un très bas prix. Il en a été salé à peu près la moitié moins que d'habitude, mais il en a été fumé plus que durant la saison précédente.

La pèche du merlan et celle de l'égrefin accusent une forte augmentation, due sans doute à ce qu'il y a eu moins de chiens de mer dans la baie. Le rendement des autres poissons qui se prennent à la ligne a été à peu près le même qu'en 1895. De même pour le homard.

Le garde-pêche Campbell, de Saint-André, dit : " Le hareng a été abondant dans mon district, et dans la baie de Saint-André les sardines n'ont jamais été aussi nombreuses. Le fait est que dans ces deux ou trois dernières années les eaux de tout mon district en ont fourmillé. Par suite de la stagnation du marché américain, la demande, l'année dernière, a été faible. A Digdeguash surtout, le petit hareng a abondé pendant tout le cours de l'année, et la pêche dans toutes les parties de mon district a de beaucoup excédé la demande. Il est arrivé souvent qu'on n'a pu trouver personne pour acheter les poissons pris dans les enclos et qu'il a fallu les employer comme engrais. Dans mon district il n'a pas été pêché de hareng avec les filets durant l'année.

" La pêche à la ligne est devenue une industrie importante. Les poissons sont plus nombreux qu'autrefois dans la baie, où ils trouvent maintenant une nourriture abondante, et tout ce que l'on prend se vend facilement.

" Comme les années précédentes, le maquereau n'a pas fait son apparition dans mon district.

" Une grande quantité d'éperlans ont été trouvés dans les enclos à hareng et ont été vendus pour la consommation locale au prix d'environ 5 sous la livre.

" Le rendement du homard a été à peu près le même qu'en 1895, mais les prix ont été un peu plus élevés. Il est difficile d'obtenir des chiffres exacts sur la pêche de ce crustacé, vu qu'un grand nombre de trappes sont tendues par des habitants de l'île du Cerf, qui rendent compte de leurs opérations au garde-pêche de la circonscription dans laquelle se trouve cette île. Les homards semblent devenir moins nombreux d'année en année dans la baie intérieure, tandis que leur taille reste la même ou va en augmentant. J'attribue cela à la pêche qui se fait en hiver, alors que les femelles ne sont pas couvertes de frai et ne peuvent pas être facilement distinguées des mâles. C'est là l'opinion des plus vieux pêcheurs et je la partage entièrement. Je me permettrai de suggérer que la pêche du homard soit permise dans cette baie du 1er octobre au 30 janvier et du 1er ou 15 mars au 30 juin.

" Les nombreuses goélettes venues de la Nouvelle-Ecosse ont pris dans mon district 1,500 barils de moules écaillées.

" Il serait à propos de faire un règlement prescrivant à quelle distance les unes des autres les trappes à homard devront être tendues, et je recommande fortement que la pêche de ce crustacé soit défendue pendant 2 ou 3 ans dans la baie Saint-André et la rivière Sainte-Croix. C'est le seul moyen, à mon avis, de repeupler ces eaux à peu de frais et rapidement.

" Les journaux discutent actuellement la question de l'ostréiculture. Il y a quelques années, M. Hatton, de Montréal, essaya de cultiver les huîtres ici, mais sa tentative ne fut pas couronnée de succès. Les marées sont trop fortes et il n'y a pas d'huîtres natives dans la baie de Fundy. J'attirerai de nouveau votre attention sur la nécessité d'une chaloupe à vapeur pour l'usage des gardes-pêche.

Le garde-pêche Dick, du district de Latête et L'Etang, dit que le rendement de la sardine a été peu considérable par suite de la faible demande pour ce poisson. Le hareng, cependant, a été aussi abondant qu'en 1895. La pêche du homard a été à peu près la même que l'année précédente, et les prix sont restés hauts pendant tout le cours de la saison. La pêche à la ligne a été aussi bonne qu'en 1897, avec baisse

dans les prix. Des tentatives de pêche illégale ont été faites à maintes reprises, mais grâces aux mesures énergiques qu'il a prises, M. Dick a réussi à déjouer les projets des braconniers.

Le garde-pêche Cross, du Havre du Castor, dit que le rendement de la morue, celui de la merluche et celui du merlan accusent une forte augmentation. La merluche s'est approchée du rivage et les pêcheurs ont eu plus de facilités pour la pêcher. Le gros hareng a été rare, le petit hareng a été aussi abondant que par le passé, mais la demande en a été faible.

Le rendement du homard a été à peu près le même que l'année précédente, mais il y a eu une hausse dans les prix, et la production des conserves a été plus forte qu'en 1895.

Il est sorti des sardineries établies ici et au Havre de Black un plus grand nombre de boîtes de conserves que par le passé, et de bons prix ont été obtenus. M. Cross dit que, somme toute, les pêcheurs de son district ont assez bien réussi.

Le gardien spécial Haney, Iles de l'Ouest, dit qu'il y a eu une légère diminution dans la production des salaisons de hareng. Le rendement de la sardine accuse une forte diminution. Il n'a pas été fumé de hareng dans ce district. Les prix pour toutes les espèces de poisson, à l'exception de l'égrefin frais, ont été plus bas que l'année précédente.

La pêche du homard a été meilleure que l'année précédente. Le rendement de la morue accuse une augmentation, due à ce que nombre de pêcheurs ont été forcés d'abandonner leurs enclos et de se mettre à pêcher à la ligne. Le rendement du merlan accuse une très forte augmentation ; ce poisson a été exceptionnellement abondant et on l'a pêché sur une plus grande échelle qu'en 1895. Très peu d'éperlans ont été pris, l'année dernière, à cause de la présence de merlans et de merluches argentées le long du rivage.

Le garde-pêche Martin, de Grand-Manan, dit dans son rapport annuel : "Je suis heureux de pouvoir signaler une augmentation dans le rendement des poissons de toutes espèces. La pêche de la morue accuse une augmentation de 1,000 quintaux; celle du merlan, de 1,500 quintaux, et celle de la merluche, de 1,000 quintaux. Le rendement de l'égrefin a été à peu près le même que l'année précédente. La pêche du hareng a été meilleure que jamais ; il a été pris environ 12,500,000 livres de ce poisson. Le rendement du homard accuse une augmentation d'environ 100 tonneaux ; la chose est due à ce que le nombre de trappes tendues a été plus considérable que l'année précédente. Les prix obtenus pour le homard par nos pêcheurs ont été presque fabuleux.

"Je ne puis attribuer à aucune cause particulière l'augmentation dans le rendement de la morue, mais je suis porté à croire que l'augmentation dans la pêche du merlan est due non seulement à ce que la nourriture était meilleure dans la baie, mais encore à ce que les chiens de mer étaient moins nombreux. Comme le nombre des pêcheurs et celui des engins de pêche ont été les mêmes que d'habitude, je ne vois pas que la chose puisse s'expliquer autrement.

"L'augmentation dans le rendement du merlan est entièrement due, je crois, aux immenses bancs de harengs qui ont fréquenté la baie, et quant à ces derniers poissons, il est tout probable qu'ils ont été chassés vers le rivage par les merlans. Il a été vendu en Canada de grandes quantités de poisson, et presque tout ce qui a été exporté aux Etats-Unis était à destination d'autres pays.

"On est à chercher le moyen d'empêcher que le hareng frais soit expédié en aussi forte quantité aux Etats-Unis pour y être préparé pour la conservation. Ce qui se passe actuellement prive d'ouvrage les habitants de la localité et aide les Américains à nous faire concurrence sur les marchés du sud.

"Aucune infraction aux règlements pour la protection des frayères n'est venue à ma connaissance. On se plaint qu'il y a des pêcheurs qui laissent leurs rets, etc., dans l'eau pendant le jour. C'est là une chose qui, à mon avis, ne devrait pas être permise".

Le garde-pêche W. B. McLaughlin, préposé à la surveillance des frayères de la Tête-du-Sud, Grand-Manan, dit dans son rapport annuel que les pêcheries du hareng sont redevenues aussi productives qu'elles l'étaient au commencement de ce siècle,

et il attribue cela à la protection dont les frayères ont été entourées jusqu'ici. Il dit: "Au commencement de ce siècle, les harengs étaient si nombreux au Grand-Havre, et les merlans les chassaient vers le rivage en si grandes quantités que ceux qui pourissaient sur la plage contaminaient l'air des semaines durant. A cette époque, des navires venant de toutes les porties de la baie de Fundy et des Etats de la Nouvelle-Angleterre se rassemblaient à Grand-Manan pour pêcher le hareng, mais comme on faisait la pêche à outrance, ce poisson ne tarda pas à disparaître du Grand-Havre et des environs, et l'Anse du Phoque devint le théâtre des opérations de la flotte de pêche qui, dans ce temps-là, comprenait plusieurs centaines de voiliers. La pêche se faisait sur une si grande échelle que vers 1830 le rendement du hareng commença à diminuer sensiblement, et le gouvernement du Nouveau-Brunswick, pour protéger les frayères, fit adopter un acte limitant chaque navire et chaque bateau à quelques brasses de rets. Mais malheureusement les bateaux avaient droit au même nombre de rets que les navires, et voici ce qui arriva: un certain nombre d'hommes s'unissaient, affrétaient un navire et y attachaient une petite flotte de bateaux, frustrant ainsi l'esprit de la loi. Cela donna lieu à des saisies et à des procès, et il y eut souvent des batailles entre les gardes-pêche et les pêcheurs. Finalement l'acte fut abrogé et les frayères furent laissées à la merci des pêcheurs égoïstes. Aussi, le hareng recommença-t-il à se faire rare dans les eaux du comté de Charlotte. En 1848 et 1849, la pêche annuelle pour chaque navire n'atteignait pas une moyenne de 5 barils et la sardine avait complètement disparu de ces parages. Vers l'année 1850, j'adressai au gouvernement du Nouveau-Brunswick une requête portant plusieurs centaines de signatures et demandant que la pêche fût prohibée, tous les ans, pendant un certain temps sur les frayères de la Tête-du-Sud de Grand-Manan. Cette requête et le rapport de M. Perley (1852) décidèrent le gouvernement à faire un règlement interdisant la pêche depuis le 15 juillet jusqu'au 15 octobre, chaque année. Comme il venait à Grand-Manan des navires de pêche des ports de la baie de Fundy et de la Nouvelle-Angleterre, on eut beaucoup de difficulté à faire observer la loi.

"Un officier et quatre hommes d'un navire de la marine royale stationné à Halifax aidèrent à protéger les frayères jusqu'en 1854, alors que la guerre avec la Russie nécessita le départ de ceux qui étaient venus prêter main-forte aux autorités. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick se montra ensuite indifférent, et les frayères furent laissées sans protection jusque vers 1862, époque où MM. Stevens et Holmes arrivèrent avec un voilier pour protéger les pêcheries. Ces messieurs furent très surpris de la réception qu'on leur fit. Les braconniers tirèrent sur eux, un de leurs bateaux fut brûlé et un autre coulé à fond. MM. Stevens et Holmes saisirent plusieurs engins de pêche et condamnèrent à l'amende les contrevenants, mais rien ne parut décourager les braconniers, qui continuèrent leur œuvre néfaste jusqu'à l'époque de la confédération. C'est alors que je fus nommé surveillant des pêcheries. Je constatai que les limites des frayères étaient mal définies et ne s'étendaient qu'à un mille du rivage. Cela permettait aux navires, par les nuits sombres, de dépasser la ligne et de braconner. Avec beaucoup de difficulté je réussis à faire mieux définir les limites et à les faire étendre à une distance de 3 milles du rivage. Après qu'un grand nombre d'engins de pêche eurent été saisis et détruits, les braconniers abandonnèrent leur besogne, et depuis lors les eaux dans ces parages sont devenues de plus en plus poissonneuses. Les eaux des Trois Iles, de la baie du Long-Etang et du Grand-Havre se sont repeuplées de hareng et la morue ainsi que le merlan sont revenus à leurs anciens habitats. Les pêcheurs peuvent maintenant prendre tout le hareng qu'ils veulent sans dévaster les frayères de la Tête-du-Sud. Aussi n'a-t-on aucune difficulté à protéger ces frayères, d'autant plus que le *Curlew* y croise fréquemment. Les frayères en question se trouvent aujourd'hui en excellente condition et sont un des plus beaux endroits de reproduction que l'on rencontre sur la côte de l'Amérique du Nord. Je me permettrai de suggérer que la pêche du homard ne soit permise dans ces parages que du 1er mars au 1er juin, vu que les trappes troublent l'eau et tiennent le hareng au large. Pendant les mois de mars, d'avril et de mai, il est rare que le hareng s'approche du rivage, et par conséquent c'est durant ces mois-là que l'on devrait pêcher le homard."

Le *gardien Conrad*, préposé à la surveillance des lacs sur la frontière à partir de Sainte-Croix, N.-B., en gagnant le nord, dit dans son rapport que les rivières et les lacs de son district sont plus poissonneux qu'autrefois. Le nombre de ceux qui font la pêche par amusement va toujours en augmentant. Les individus qui par le passé ont braconné dans ce district sont encore là prêts à recommencer à la première occasion. Très peu de tentatives de pêche illégale ont été faites l'année dernière, et ceux qui ont tenté de violer les règlements étaient tous des pêcheurs des Etats-Unis.

M. Conrad dit que ses travaux forestiers et agricoles l'obligent de croiser constamment sur les lacs intérieurs à bord de sa chaloupe à vapeur, ce qui assure une stricte observation de la loi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. PRATT,

Inspecteur des pêcheries.

DISTRICT N° 2.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR R. A. CHAPMAN SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 2, COMPRENANT LES COMTÉS DE RISTIGOUCHE, GLOUCESTER, NORTHUMBERLAND, KENT WESTMORELAND ET ALBERT, POUR L'ANNÉE 1896.

MONCTON, 2 janvier 1897.

A l'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries du district n° 2 de la province du Nouveau-Brunswick pour l'année 1896. Vous trouverez ci-joints des extraits des rapports des gardes-pêche, des tableaux indiquant le rendement des pêcheries par divisions et comtés, et enfin un relevé du capital affecté à l'industrie de la pêche. Les relevés accusent une augmentation de $224,984 dans l'ensemble comparativement à l'année précédente, ce qui excède quelque peu le chiffre que j'avais prévu dans mon rapport préliminaire. Voici la valeur du rendement total des pêcheries pour les 7 dernières années, c'est-à-dire depuis que j'exerce les fonctions d'inspecteur:—

Pour 1890	$1,445,194	82
" 1891	2,075,392	47
" 1892	2,147,782	60
" 1893	2,792,269	20
" 1894	2,940,185	00
" 1895	3,175,008	50
" 1896	3,399,992	50

Les chiffres suivants indiquent le rendement des quatre principales espèces de poisson pour la première et la dernière des années ci-dessus:—

	1890.	1896.
Saumon, liv	1,016,197	2,360,735
Hareng, barils	57,110	220,405
Morue, qtx	57,400	99,050

En 1896, il a été expédié dans la glace 698,975 livres de maquereau frais, contre 45,520 livres en 1890. La production des pêcheries dans les autres parties des provinces maritimes est restée à peu près stationnaire, mais il n'y a pas de doute que dans les comtés du golfe la pêche pourrait se faire sur une plus grande échelle sans risque de dépeupler les eaux, pourvu que les poissons soient suffisamment protégés pendant les diverses saisons du frai. Je vais maintenant faire quelques observations sur les principales espèces de poisson dont on a fait la pêche.

SAUMON.

Ce poisson a été très abondant dans les rivières et les estuaires. L'automne dernier, tous les cours d'eau fourmillaient de saumoneaux et de saumons se dirigeant vers les frayères, ce qui indique que l'amélioration qui s'est produite dans ces dernières années continuera à s'accentuer.

HARENG.

Le hareng a été excessivement abondant, le printemps dernier, tout le long de nos côtes. Presque tous les ans des œufs de hareng viennent se déposer par centaines de tonneaux près du rivage; on les recueille et l'on s'en sert pour engraisser les terres.

MAQUEREAU.

Il a été pris et expédié dans la glace une plus grande quantité de maquereau que l'année précédente. Aujourd'hui, on sale très peu de ce poisson. Dans plusieurs parties du golfe le maquereau était abondant, mais ne voulait pas mordre à l'hameçon ; les pièces prises étaient grosses et de bonne qualité.

HOMARD.

Le rendement du homard accuse une forte diminution. Cela est certainement dû à ce que la pêche de ce crustacé a été faite par le passé sur une trop grande échelle. Si ce n'était des hauts prix payés, une foule de gens cesseraient de pêcher le homard.

MORUE.

L'augmentation dans le rendement de ce poisson important est attribuable à la meilleure classe de navires et de bateaux dont on fait maintenant usage. Il est possible cependant d'obtenir de ce côté de meilleurs résultats encore.

EPERLAN.

En 1895 la pêche de l'éperlan avait été énorme; l'année dernière elle a été encore beaucoup plus forte. L'automne dernier, les cours d'eau fourmillaient d'éperlans, ce qui prouve que les grandes quantités que l'on en prend tous les ans n'affectent pas les pêcheries ; le fait est que cela ne représente qu'une faible proportion de ce qui est consommé par les autres poissons.

BAR.

Le rendement du bar a été un peu moindre qu'en 1895. La chose est due à ce que ce poisson n'a fait son apparition que vers l'expiration du temps où il était permis de pêcher sur la Miramichi.

GASPAROT.

Le gasparot a été très abondant et l'on en a pris de grandes quantités.

HUÎTRES.

Il a été pêché moins d'huîtres dans la baie du Vin que l'année précédente, surtout à cause du mauvais temps; à Bouctouche et à Cocagne, où se trouvent les meilleures huîtres, la pêche a été meilleure qu'en 1895.

ALOSE.

Ce poisson de valeur n'est pas protégé durant sa fraie; aussi se fait-il de plus en plus rare dans la baie de Fundy. Le seul moyen de le rendre aussi abondant que par le passé, alors que deux ou trois cents grands bateaux le pêchaient, est de ne permettre la pêche qu'après le 20 juin; les aloses pourraient ainsi remonter les rivières et frayer. Mon prédécesseur, M. Venning, avait signalé la chose, et, tous les ans, j'ai attiré l'attention du ministère sur la nécessité d'agir sans retard, mais tout en abondant dans mon sens, on n'a jamais rien fait pour remédier au mal.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE RISTIGOUCHE.

Le garde-pêche Verge signale une très forte augmentation dans le rendement du saumon, qui est le principal poisson dans ce district.

Le garde-pêche McLean dit que la pêche du saumon n'a jamais été meilleure ; le rendement de ce poisson a été d'environ 70 pour 100 plus considérable que l'année précédente. Le hareng a été très abondant. Les règlements ont été bien observés.

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Le garde-pêche Sweeney signale une augmentation dans la pêche du saumon. Il dit que le rendement des autres poissons a été à peu près le même qu'en 1895.

Le garde-pêche Jos. D. Thériault dit que le rendement du saumon a été beaucoup plus considérable que l'année précédente. Quant au homard, la production des conserves assure une forte diminution, et les pièces prises étaient petites; cela est dû à ce que la pêche de ce crustacé a été faite trop en grand par le passé.

Le garde-pêche Xavier D. Albert signale une augmention phénoménale dans la pêche du saumon à l'île Caraquet. Le rendement des autres poissons a été assez considérable dans l'ensemble.

Le garde-pêche Arcade Landry dit que la pêche a été un peu meilleure en général que l'année précédente.

Le garde-pêche Adolphe Aché dit que les pêcheurs ont obtenu de bons résultats. On pêche le homard sur une trop grande échelle.

Le garde-pêche Olivier Robichaud signale une très forte augmentation dans le rendement de presque tous les poissons, surtout en ce qui concerne le hareng, la morue et le gasparot.

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Le garde-pêche Ferdinand Robichaud dit qu'il a été pêché une bien plus grande quantité de saumons et d'éperlans que l'année précédente. Les achigans sont arrivés trop tard pour la pêche de septembre, et pour cette raison l'on en a pris très peu.

Le garde-pêche Williston signale une forte augmentation dans le rendement du saumon et celui de l'éperlan. Il a été pris moins de homards et d'huîtres qu'en 1895, surtout à cause du mauvais temps. M. Williston dit que les cours d'eau étaient pleins de saumons l'autonne dernier. Il ajoute que l'éperlan, ce poisson qui rapporte tant de profit aux pêcheurs et aux marchands, a fait sa réapparition durant l'hiver; les pièces qui ont été prises étaint grosses et grasses et de bons prix ont été obtenus. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Abbott dit que le rendement du saumon a été presque deux fois plus considérable qu'en 1895, et qu'il a été pris aussi une grande quantité d'éperlans et de petites morues.

Les gardes-pêche Hogan et *Boyce* signalent tous deux une augmentation dans la pêche du saumon. Ils disent que les branches nord-ouest et sud-ouest de la rivière Miramichi ainsi que leurs tributaires fourmillaient de saumons et de saumoneaux l'autonne dernier.

COMTÉ DE KENT.

Les gardes-pêche signalent une diminution dans la production des conserves de homard, excepté à Cocagne, où la pêche a été faite sur une plus grande échelle. Le rendement du maquereau accuse une augmentation; les pièces prises étaient de très belle taille et d'excellente qualité. Le hareng et le gasparot ont été abondants. La pêche de l'éperlan a été un peu meilleure que l'année précédente. Une plus grande quantité d'huîtres ont été prises qu'en 1895.

COMTÉ DE WESTMORELAND.

Les gardes-pêche signalent une diminution de 100,000 boîtes en fait de conserves de homard comparativement au chiffre de l'année précédente. Le hareng a été excessivement abondant, et la pêche de l'éperlan a été dans l'ensemble meilleure qu'en 1895.

COMTÉ D'ALBERT.

Les pêcheries de ce comté depuis la disparition de l'alose, dont je parle ailleurs, n'ont aucune importance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. A. CHAPMAN,

Inspecteur des pêcheries.

DISTRICT N° 3.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR H. S. MILES SUR LES PÊCHERIES DU DISTRICT N° 3 DU NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LES COMTÉS DE VICTORIA, CARLETON, YORK, SUNBURY, QUEEN, KING ET SAINT-JEAN, POUR L'ANNÉE 1896.

Oromocto, comté de Sunbury, 2 janvier 1897.

L'honorable L. H. Davies,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon 4me rapport annuel sur les pêcheries de la circonscription n° 3, comprenant les comtés baignés par la rivière Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick. Ce rapport est accompagné d'un résumé des rapports des gardes-pêche et de tableaux indiquant la valeur du rendement des pêcheries, le nombre de pêcheurs employés et le montant de capital placé dans l'industrie de la pêche. Les relevés accusent une augmentation dans le rendement de presque toutes les espèces de poissons ; cela n'est attribuable à aucune cause spéciale. Voici les chiffres:—

1895	$259,946 25
1896	290,739 20
Augmentation pour 1896	$ 30,792 95

SAUMON.

Il y a eu une augmentation de 50 pour 100 dans la pêche du saumon dans le comté de Saint-Jean, le poids moyen étant d'environ 14 livres par pièce. C'est le meilleur résultat qui ait été obtenu depuis 20 ans. Des saumoneaux pesant de 4 à 6 livres ont été vus à maints endroits ; c'étaient là sans doute, à l'état développé, les alevins qu'on avait déposés dans les rivières.

HOMARD.

Le rendement du homard accuse une forte augmentation. Durant l'hiver, ce crustacé a été pêché au large par des hommes et des navires qui autrefois faisaient la pêche du hareng. Plus de la moitié des homards qu'on a pris ont été expédiés aux Etats-Unis, où des prix rémunérateurs ont été obtenus.

GASPAROT.

Au printemps, la pêche du gasparot a été exceptionnellement bonne. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse font venir de Saint-Jean, tous les ans, de grandes quantités de ce poisson. Il a été expédié à Halifax, Yarmouth, Digby, etc., pas moins de 3,000 barils de gasparot frais pour servir à amorcer les lignes dormantes dans la baie de Fundy et sur les côtes est et sud de la Nouvelle-Ecosse. Tout ce que l'on a salé en fait de gasparot a été exporté à Boston et à d'autres villes des Etats-Unis.

ALOSE.

L'alose est pêchée sur une trop grande échelle, et si l'on ne prend pas des mesures immédiates pour la protéger pendant quelques années, elle ne tardera pas à dispa-

raître complètement. Non seulement ce poisson, qui se vend si bien, est-il pêché à outrance dans les divers cours d'eau pendant tout le cours de la saison, mais encore dans le havre de Saint-Jean les rets sont longs et profonds et sont tendus si drus qu'ils rendent le passage des aloses dans les rivières excessivement difficile.

TRUITE.

Le rendement de la truite est excessivement difficile à déterminer. Ce poisson abonde dans les lacs et les ruisseaux, et la stricte application de la loi empêche le dépeuplement des eaux.

MERLUCHE, MORUE ET ÉGREFIN.

Le rendement de ces poissons accuse une légère augmentation, un plus grand nombre d'hommes que d'habitude en ayant fait la pêche. Vu le bas chiffre des gages offerts par les propriétaires des navires côtiers, une foule de gens sont restés chez eux et ont pêché.

HARENG.

Le hareng n'a pas été moins abondant que par le passé, mais comme au commencement de la saison les prix étaient peu élevés, peu de gens ont fait des préparatifs pour le pêcher. Comme conséquence, le rendement de ce poisson a été relativement faible et on a obtenu de meilleurs prix que l'on ne s'y attendait.

SARDINE.

Ce poisson a été très abondant, mais la demande en a été limitée, et presque tout ce qui a été pris a été vendu pour être employé comme appât pour la pêche du homard.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE SAINT-JEAN.

Le garde-pêche O'Brien dit que les opérations de l'année ont été très bonnes. Le rendement du saumon a été plus fort que par le passé. Le hareng a été abondant au printemps et à l'automne. Une grande quantité de homards ont été pris durant l'hiver et les pêcheurs ont obtenu de meilleurs prix que d'habitude. La demande pour le homard, à Boston, ne peut être remplie. A partir du Havre du Castor jusqu'à la tête de la baie de Fundy on ne voyait que des trappes. Comme conséquence de la pêche à outrance qui se poursuit depuis nombre d'années les homards vont en diminuant de taille et de poids. Le rendement de la morue a de beaucoup dépassé la moyenne. Ce qui a été pris en fait de flétan a été en partie vendu sur les lieux, et le reste a été expédié à l'état frais dans la glace. Le rendement du merlan et de la merluche a atteint à peu près la moyenne. Ces poissons ont abondé, mais comme il est plus difficile de les prendre que les autres poissons et qu'ils se vendent à des prix relativement bas, peu de gens en ont fait la pêche. La truite est encore abondante dans les lacs et les rivières, et étant donné qu'il n'en est pas exporté, il n'est pas à craindre que les eaux ne se dépeuplent, malgré que le nombre de ceux qui pêchent ce poisson augmente tous les ans.

COMTÉ DE KING.

Le garde-pêche W. H. Heine dit: " Les gasparots sont arrivés tard et ont été très rares. Ils n'ont pas fait leur apparition du tout à des endroits où l'on en prenait

autrefois de grandes quantités. La chose est inexplicable. La pêche de l'alose, qui se fait vers la fin de mai, a été vigoureusement poursuivie; aussi les résultats obtenus ont-ils été meilleurs que par le passé. Ce poisson a surtout été abondant dans les eaux d'amont de la Kennebecasis, et il a fallu constamment surveiller cette rivière pour assurer l'observation des règlements. La pêche du doré prend de plus en plus d'importance, Tout ce que l'on prend en fait de doré est expédié frais dans la glace sur les marchés de New-York et de Boston où de bons prix sont payés. Le saumon a été rare par le passé, mais les 10,000 alevins que le ministère a fait transplanter il y a quelque temps se sont développés et des saumoneaux se voient fréquemment, de sorte que d'ici à quelques années la Kennebecasis, avec ses rapides et ses étangs ombragés, sera un excellent endroit de pêche.

Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été assez bien observés. Quatre rêts ont été saisis et vendus; on n'a pas pu en trouver les propriétaires, de sorte qu'aucune poursuite n'a été intentée. Les propriétaires de toutes les scieries sur la Kennebecasis, à l'exception de la scierie de Waddell, à la Pointe de Reed, brûlent ou détruisent autrement leur sciure de bois et leurs déchets. On a beaucoup de difficulté à obtenir des pêcheurs des chiffres exacts au sujet de leurs pêches.

Le garde-pêche W. L. Belgea, Bancs de Brown, comté de King, dit que dans les eaux de la rivière Saint-Jean baignant les paroisses de Kingston, Greenwich et Westfield, la pêche a été à peu près la même que l'année précédente. L'esturgeon accuse une légère augmentation, due à ce que la saison de pêche a commencé deux semaines plus tôt qu'en 1895. Il a été exporté environ 50 p. 100 du rendement des pêcheries de ce district, il en a été vendu 40 p. 100 en Canada, et il en a été employé 10 p. 100 pour la consommation locale. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été fidèlement observés; aucune infraction à la loi n'est venue à la connaissance du garde-pêche. Les propriétaires de scieries se sont assez bien conformés aux prescriptions de l'acte concernant la sciure de bois. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce district.

Le garde-pêche J. H. Gray, Springfield, comté de King, dit que la pêche de l'achigan n'a pas été aussi bonne que par le passé; les quelques pièces qu'on a prises ont été exportées aux Etats-Unis. La pêche de l'alose a été faite sur une échelle limitée. Le gasparot a été abondant, mais la pêche n'en a pas été plus forte que l'année précédente; les deux tiers du rendement de ce poisson ont été consommés sur les lieux, et le reste a été vendu à Saint-Jean pour être exporté. Les anguilles sont très destructives et ennuient beaucoup les pêcheurs; on devrait offrir une prime à ceux qui en débarrasseraient les eaux. Le rendement du doré a été à peu près deux fois plus considérable que l'année précédente. Tout ce que l'on prend en fait de ce poisson est exporté aux Etats-Unis. Les règlemunts relatifs aux saisons réservées ont été observés par les pêcheurs. Les propriétaires de quelques scieries de peu d'importance ont laissé la sciure de bois se répandre dans les eaux. Le garde-pêche a exercé une étroite surveillance et a fait la patrouille dans le district tous les mois. Personne n'a été surpris à pêcher illégalement. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce district.

Le garde-pêche J. W. Nowlan, Crique de Smith, comté de King, dit que la truite a été abondante; les règlements de pêche ont été bien observés. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce district.

Le garde-pêche A. C. Warden, Johnston, comté de Queen, dit que la pêche du gasparot a été un peu moins bonne que l'année précédente ; les prix étaient si bas que l'on a fait peu d'efforts pour pêcher ce poisson. L'alose accuse une légère augmentation, attribuable sans doute aux vents favorables à l'embouchure de la Washademoak. Il y a eu aussi une augmentation dans le rendement du doré, et c'est dû à ce que pendant l'hiver la pêche a été faite sur une plus grande échelle qu'en 1895. Il a été vendu sur le marché de Saint-Jean environ 80 pour 100 du rendement des pêcheries, et le reste a été consommé sur les lieux. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été fidèlement observés. Personne n'a été surpris à pêcher illégalement. L'acte concernant la sciure de bois n'a pas été observé. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce district.

Le garde-pêche M. Case, Wickham, comté de Queen, dit que la pêche de l'alose et celle du saumon ont été à peu près les mêmes que l'année précédente. Le rendement

du gasparot accuse une diminution. La pêche du doré a été faite sur une grande échelle à cause des hauts prix obtenus pour ce poisson sur les marchés des Etats-Unis. Les anguilles sont en abondance et sont une véritable nuisance pour les pêcheurs ; il n'en a pas été pris beaucoup par suite de l'absence de ceux qui autrefois en faisaient la pêche. Tout le poisson pris dans ce district a été employé pour la consommation locale ou vendu à Saint-Jean, sauf le doré, qui a été exporté aux Etats-Unis. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés. On a laissé la sciure de bois s'échapper dans les rivières.

COMTÉ DE SUNBURY (NOTE DE L'INSPECTEUR).

Geo. W. Hoben, autrefois garde-pêche pour Sunbury, est mort au mois de juillet. C'était l'un des plus anciens garde-pêche du Nouveau-Brunswick, comptant, à ce qu'il m'a dit lui-même, 24 années de service. Après sa mort, je me suis chargé de la surveillance de son district.

Le saumon, l'alose et le gasparot ont été abandants. La pêche du doré promet de devenir une industrie importante. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés. La passe-migratoire dans le barrage de Smith, sur la rivière Oromocto du Nord, est inutile. Les poissons n'y entrent pas. Le printemps dernier, je pris 11 gasparots vigoureux et les plaçai avec une puisette dans la passe-migratoire en question de manière à ce qu'ils ne pussent s'échapper sans la traverser, après quoi je lâchai les eaux. Au bout de 20 minutes, voulant voir si les poissons étaient sortis, j'interceptai les eaux et je m'engageai dans les compartiments, en me dirigeant vers l'entrée. Je ne trouvai rien avant d'arriver au dernier compartiment, celui où j'avais mis les gasparots. Je constatai que ceux-ci étaient tous morts ; 7 d'entre eux étaient tellement déchirés que leurs entrailles sortaient. Je suis convaincu que 20 saumons ne pourraient traverser à la fois cette passe-migratoire.

Le garde-pêche Robt. Orr, comté de York, dit : " Pendant l'année, j'ai consacré tout mon temps à serveiller les rivières et les lacs que comprend mon district. Peu de personnes ont pêché illégalement. Au commencement de la saison, quelques pêcheurs ont pêché à la dérive sur la rivière Saint-Jean, dans les eaux soumises aux marées, mais la chose a cessé complètement après la nomination du gardien spécial dont vous avez jugé à propos de retenir les services à la suite des représentations de M. E. H. Allan, de cette ville. La Miramichi sud-ouest étant la principale rivière saumon de mon district, j'y ai donné beaucoup d'attention. Le club de pêche ayant congédié les gardiens qui étaient à son service, il m'a fallu user de plus de diligence que jamais pour empêcher la pêche au dard, qui est la forme la plus ordinaire de braconnage sur cette rivière. Au commencement du printemps, je reçus avis de M. T. G. Loggie, le gérant du club, que, vu le peu de surveillance exercée sur la rivière en aval de Boiestown, il n'y posterait plus d'hommes.* Dans ces deux dernières années la rivière, sur une distance de 65 milles en aval de Boiestown, a été obstruée par les rets et très peu de poissons ont pu remonter dans mon district. C'est pour cette raison seule que les pêcheurs à la ligne ont abandonné la partie. Cette année, la rivière, sur ce parcours de 65 milles, a été emcombrée de rets comme d'habitude, et on a embarillé de grandes quantités de saumon pour l'hiver. Pendant la saison de pêche, il n'a guère été vu de gros saumons dans le haut de la rivière, mais comme les rets étaient disparus un grand nombre de poissons ont pu remonter les eaux. Si les lois de pêche étaient amendées de manière à ce que les colons établis sur la rivière n'eussent le droit de pêcher que trois jours par semaine, il en résulterait un grand bien. Cela satisferait les pêcheurs à la ligne ainsi que les colons, et aurait pour effet de repeupler les pêcheries à l'embouchure de la Miramichi. Vu le petit nombre d'hommes employés par l'Etat pour surveiller la rivière, quelques personnes en ont profité pour faire la pêche au dard. J'ai saisi 8 attirails de pêche au dard, et comme je n'ai pu en découvrir les propriétaires, ils sont en ma possession. Il devrait y avoir au moins 6 hommes préposés à la surveillance de cette section (51 milles de longueur). Somme toute, il n'y a pas eu plus de saumons et d'aloses dans mon

* Ces 65 milles de rivière en aval de Boiestown se trouvent dans le comté de Northumberland, et par conséquent tombent sous la juridiction de R. A. Chapman.—H. S. MILES.

district que par le passé. Le doré a abondé. La perche, la truite et le gasparot ont été assez abondants.

M. T. G. Loggie, secrétaire du Club de Pêche de la Miramichi du S.-O., fait rapport comme suit:—

" Durant la dernière saison, les pêcheurs à la ligne n'ont pas posté de gardiens sur la rivière pour agir de concert avec ceux employés par votre ministère. Je vous ai déjà exposé les raisons qui nous ont porté à adopter cette ligne de conduite, et la pêche à outrance qui a été faite dans la rivière en aval de la section sur laquelle l'inspecteur Miles a juridiction prouve que nos plaintes étaient bien fondées. Si cela continue, dans quelques années d'ici la pêche à la ligne du saumon sera une chose du passé. Si vous jetez un coup d'œil sur les notes des gardiens et sur les rapports du garde-pêche et de l'inspecteur lui-même, vous verrez que pendant les mois de juin, juillet et août de la présente année, à peine a-t-on vu un saumon parvenu à son plein développement dans tout le district s'étendant de Boiestown aux Fourches, distance de 50 milles. Sur toute l'étendue de cette section se trouvent d'innombrables étangs tempérés par les eaux froides des nombreuses rivières qui se jettent dans la Miramichi, ces étangs constituant des lieux de repos pour les saumons qui remontent pour frayer.

" Dans l'état actuel des choses, il est presque impossible pour les saumons de franchir les barrières qui sont placées dans la rivière en aval de Boiestown pour les prendre. Après avoir échappé aux rets dans la baie et la rivière Miramichi, les saumons s'engagent dans les eaux non soumises aux marées, où la rivière est si étroite en certains endroits que les filets peuvent être tendus d'une rive à l'autre, et les saumons sont encore traqués sur une distance de 65 milles, jusqu'à ce qu'ils atteignent Boiestown. Lorsqu'ils arrivent là, ils sont couverts de contusions et de cicatrices. Les opérations de la dernière saison sur cette section de 65 milles ont été des plus désastreuses. Quelques pêcheurs, paraît-il, ont même été jusqu'à tendre des rets à petites mailles pour prendre les saumoneaux qui réussissaient à passer à travers les filets ordinaires. Le résultat n'est pas surprenant. Ainsi, un colon a vendu dans cette ville 100 saumoneaux qu'il avait pris en une seule nuit.

" Les pêcheurs à la ligne ne veulent pas qu'on empêche les colons riverains de pêcher, pourvu qu'ils le fassent avec mesure. L'ancienne loi interdisant la pêche du saumon avec des rets dans les eaux non soumises aux marées tendait à priver les colons des droits dont ils jouissaient depuis des siècles, et il en résulta qu'on redoubla d'efforts pour éluder les règlements. Ce qu'il faut c'est une loi déterminant les droits des colons et l'adoption de règlements à l'effet de repeupler et de protéger les pêcheries. Qu'on décrète que les rets devront être levés 3 jours et 3 nuits par semaine pour permettre aux poissons de remonter, et qu'on nomme des gardiens et des gardes-pêche compétents. Qu'on prolonge la saison réservée jusqu'au 20 juin, afin de faciliter la montée des premiers poissons qui arrivent. Alors, les pêcheurs à la ligne se chargeront encore une fois de la protection des pêcheries et la rivière redeviendra aussi poissonneuse que par le passé."

M. Wm Blake, statisticien spécial des pêcheries pour le comté de Carleton, dit que les lois et les règlements de pêche n'ont pas du tout été observés dans ce comté sur les rivières Saint-Jean, Maduxnakeag et Miramichi. Non seulement a-t-on pêché au rets dans ces eaux non soumises aux marées, mais encore on s'est servi de dynamite. Par le passé, les braconniers ont peu opérer à l'aise, vu qu'il n'y avait pas de garde-pêche dans le comté. Il faudrait au moins quatre gardiens pendant la plus grande partie de la saison de pêche. Il a été impossible d'obtenir des chiffres exacts au sujet du rendement des pêcheries; tout probablement les trois quarts du poisson qui a été pris ont été pêchés illégalement. La passe-migratoire qui a été récemment construite sur la rivière Maduxnakeag, à Woodstock, ne laisse rien à désirer. C'est M. William McDonald qui y est préposé. Les gens qui demeurent le long de la rivière Saint-Jean se sont plaints amèrement que cette rivière était remplie de sciure de bois. Dans le village d'Hartland on a dit à M. Blake qu'il était impossible de prendre dans la rivière plein un seau d'eau qui ne contient pas de sciure de bois. Il n'y a pas de doute que cela fait beaucoup de tort aux pêcheries.

Le garde-pêche T. D. Ryan, comté de Victoria, dit qu'il y a eu une diminution dans le rendement des pêcheries de son district. Il attribue cela non pas à la rareté du poisson, mais bien au peu d'activité déployée par les pêcheurs. Tout le poisson qui se prend dans ce district est consommé sur les lieux. Il existe des abus dans cette circonscription, et le seul moyen de les faire cesser, d'après M. Ryan, est de nommer des gardiens spéciaux. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés. Deux ou trois cas de pêche illégale sont venus à la connaissance du garde-pêche, mais celui-ci n'a pas pu découvrir les contrevenants. L'acte concernant la sciure de bois n'est pas observé dans le district de M. Ryan, et celui-ci ne voit pas la nécessité d'appliquer cet acte.

Le garde-pêche Joseph Martin, du Lac-Baker, comté de Victoria, dit que la truite et les autres poissons ont été abondants dans les rivières et les lacs. Il a été fait un peu de pêche illégale. M. Martin a saisi un canot ainsi qu'un attirail de pêche au dard, et s'est procuré les noms de ceux à qui ils appartenaient. L'inspecteur a été saisi de l'affaire et une poursuite sera intentée prochainement contre les contrevenants. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce district.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

COMTÉ DE SUNBURY.

Avant de clore mon rapport, je me permettrai de vous faire remarquer que si l'on faisait disparaître les barrages qui traversent la rivière Oromocto, près des scieries de Hartt et de Tracey, les pêcheries des comtés de Saint-Jean, King, Queen, Sunbury et York en bénéficieraient beaucoup. Ces barrages ferment aux poissons l'accès d'une des meilleures frayères de la province— le lac Oromocto Nord—que, tous les ans, les saumons, les aloses et les gasparots essayent vainement d'atteindre, se trouvant forcés en fin de compte de regagner les bas-fonds qui longent la rive. C'est là que les gasparots déposent leur frai; or, lorsque les eaux se retirent les œufs sèchent et sont emportés par le vent. Deux passes-migratoires furent construites sur cette rivière, l'une près des scieries de Hartt et l'autre près des scieries de Tracy, mais elles étaient complètement insuffisantes. Il y a deux ans, les scieries de Tracy furent emportées par les eaux avec une partie du barrage et la passe-migratoire, de sorte qu'il n'y a plus que le barrage près des scieries de Hartt qui gêne le passage du poisson.

La pêche du homard dans le comté de Saint-Jean est une source de gains considérables pour les pêcheurs en eaux profondes, qui menacent de ruiner cette industrie; des mesures de protection devraient être adoptées incessamment. L'alose est aussi pêchée sur une trop grande échelle, et à moins que la pêche n'en soit interdite pendant quelques années sur une des meilleures frayères, ce poisson ne tardera pas à disparaître complètement. Dès que l'alose a commencé à se faire rare on s'est mis à la pêcher à outrance, et à l'heure qu'il est la situation est plus alarmante que jamais.

Votre obéissant serviteur,

H. S. MILES.

NOUVEAU-BRUNSWICK—DISTRICT N° 1.

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et les quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries, dans le district n° 1 de la province du **Nouveau-Brunswick**, pendant l'année 1896.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires.				Bateaux.			Matériel de pêche. — Rets.		Enclos.		Rets à éperlan.		Trappes à homard.		Espèces de poisson.										Numéro.
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Sardines, en boîtes, ½ liv.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Pétoncles, en boîtes, liv.	Moules, écaillées, liv.	Peaux de v.-mar., n.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, en boîtes, liv.	Gasparot, brls.	Morue. qtx.	
	Comté de Charlotte.			$			$			$		$		$		$											
1	De Lepreaux à Letang	10	204	4550	63	118	1945	154	4950	2475	30	5700	..	....	3400	2511	95500	....	10000	21500	4	570	....	......	....	750	1
2	De Letang à St-George	7	99	1600	30	201	6729	173	1073	358	64	12975	5	30	2188	880	......	....	.....	.....	..	255	....	2000	....	1397	2
3	Saint-George à Saint-Etienne.	1	10	300	2	72	2150	75	......	....	32	8500	..	....	466	415	110000	....	.....	2300	..	.....	80000	60000	....	1000	3
4	St-George (à l'intér.)..	..	....	.....	....	....	......	....	......	....	....	......	.	....	......	.....	.....	....	.....	.....	..	.....	....	......	....	....	4
5	Saint-Etienne. . . .	..	...	.....	....	...	......	....	.....	....	....	.....	..	....	......	...	......	350	.....	.....	..	.....	....	......	250	....	5
6	Grand-Manan........	17	323	8900	83	267	55250	478	12500	3500	45	42400	..	....	14100	14100	...	....	.....	.....	..	8600	12562000	9343000	...	4690	6
7	Campobello..........	10	231	7400	50	105	4800	148	1204	350	22	8800	8	80	758	376	......	....	.....	.....	..	519	......	362400	....	802	7
8	Iles de l'Ouest	8	143	3000	26	282	10048	260	3697	745	74	19225	40	317	2229	1008	200000	....	.....	4000	..	205	1760	.....	....	634	8
	Totaux.	53	1010	25750	254	1045	80922	1288	23424	7428	267	97600	53	427	23141	19290	405500	....	10000	27800	4	10149	12643760	9767400	250	9273	

TABLEAU indiquant la quantité et la valeur du poisson, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																		Produits du poisson.					Valeur totale.	Numéro.
		Merlan, qtx.	Merluche, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Egrefin, fumé, liv.	Moules, en écailles, brls.	Truite, liv.	Petite morue.	Seiche, brls.	Carrelet, liv.	Eperlan, liv.	Doré, liv.	Moules (en conserve), liv.	Sardine, brls.	Pétoncles, brls.	Homard, ton.	Homard, boîtes.	Huile de poisson, gall.	Poisson commun et mêlé, brls.	Guano de poisson, ton'x.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.		
	Comté de Charlotte.																								$ cts.	
1	De Lepreaux à Letang	480	5387	5387	910	25000	...	2074	.....	....	10	4400	.....	....	24000	3000	....	361	24432	5970	20	90	450	270	86,850 48	1
2	De Letang à St George	3357	1406	1175	1194	8000	.....	189	.....	....	167	229	3500	....	.....	40450	100	74	..	4200	....	...	966	300	116,602 28	2
3	Saint-George à Saint-Etienne	1000	.....	.....	2000	....	195000	320	4250	....	...	2600	2700	....	.....	28345	.. .	14	.....	1230	....	45	44	3025	104,239 00	3
4	St-George (à l'intér.)...	.....	.....	.....	.....	.....	......	....	6000	...	..	.....	.....	....	.....	.....	....	....	......	.....	....	...	....	....	600 00	4
5	Saint-Etienne........	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	3000	1500	...	....	3500	2500	.....	....	....	....	.. ..	.....	..	....	....	....	1,745 00	5
6	Grand-Manan........	5020	3500	4000	450	81000	......	....	.....	1000	500	....	.....	....	.....	...	....	334	60000	15330	....	....	1450	1800	578,023 50	6
7	Campobello.....	7000	5500	4600	9700	35400	.....	....	.....	....	181	....	.....	....	.....	3120	....	18	30000	5120	...	....	395	20	99,743 00	7
8	Iles de l'Ouest.	26254	30	30	1145	240	...	....	.....	....	77	500	1573	....	.....	7564	....	137	.....	3707	32	....	1744	147	120,898 50	8
	Totaux..........	45511	15823	15192	15399	149640	195000	2583	13250	2500	935	7729	11273	2500	24000	82479	100	938	114432	35557	52	135	5049	5562	1,108,701 76	

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries de la division n° 1 du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, frais, dans la glace	liv.	350	0 20	70 00
Sardine do	brls.	82,479	2 00	164,958 00
do dans l'huile	boîtes.	405,500	0 05	20,275 00
Pétoncles, frais	brls.	100	2 50	250 00
do en conserves	boîtes.	10,000	0 15	1,500 00
Moules, en écailles	brls.	2,583	1 25	3,228 75
do écaillées	liv.	27,800	0 10	2,780 00
do en conserves	boîtes.	24,000	0 10	2,400 00
Hareng, salé	brls.	10,149	4 50	45,670 50
do gelé	liv.	12,643,760	0 02	252,875 20
do fumé	"	9,767,400	0 02	195,348 00
Morue, séchée	qtz.	9,273	4 50	41,728 50
Gasparot, salé	brls.	250	4 00	1,000 00
Peaux de loup-marin	nomb.	4	3 00	12 00
Merlan, séché	qtx.	45,511	2 50	113,777 50
Merluche do	"	15,823	2 50	39,557 50
do noues	liv.	15,192	0 50	7,596 00
Egrefin, séché	qtx.	15,399	3 50	53,896 50
do fumé	liv.	195,000	0 10	19,500 00
Flétan, frais	"	149,640	0 10	14,964 00
Homard, frais	ton'x.	938	80 00	75,040 00
do en conserves	boîtes.	114,432	0 14	16,020 48
Truite, fraîche	liv.	13,250	0 10	1,325 00
Petite morue	"	2,500	0 05	125 00
Seiche	brls.	935	4 00	3,740 00
Carrelet	liv.	7,729	0 07	541 03
Eperlan	"	11,273	0 05	563 65
Doré	"	2,500	0 05	125 00
Huile de poisson	galls.	35,557	0 45	16,000 65
Guano do	ton'x.	135	25 00	3,375 00
Poisson employé comme boitte	brls.	5,049	1 50	7,573 50
do do engrais	"	5,562	0 50	2,781 00
do commun et mêlé	"	52	2 00	104 00
Valeur totale pour 1896				1,108,701 76
do 1895				968,203 50
Augmentation pour 1896				140,498 26

Nombre et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries du district n° 1, Nouveau-Brunswick, durant l'année 1896.

Matériel.	Valeur. $ c.
53 navires (1,010 tonneaux)	25,750 00
1,045 bateaux	80,922 00
23,424 brasses de rets à mailler	7,428 00
269 seines (7,300 brasses)	14,919 00
267 enclos	97,600 00
53 rets à éperlan	427 00
914 lignes traînantes	7,000 00
3,000 lignes à main	3,000 00
500 puisettes	2,500 00
23,141 trappes à homard	19,290 00
7 homarderies	14,200 00
30 presses à poisson	3,000 00
9 glacières	16,750 00
750 boucans et poissonneries	157,144 00
231 jetées et quais	50,155 00
12 semaques à voiles et à vapeur	5,950 00
2 établissements de conserves de sardines	3,000 00
1 sécherie	3,500 00
1 fabrique de guano	5,000 00
80 chalans pour la pêche à enclos	4,000 00
50 sonnettes	500 00
Total	522,035 00

NOUVEAU-BRUNSWICK—

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation pendant

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler — Brasses.	Valeur.	Rets à trappe. — Nombre.	Valeur.
	Comté de Ristigouche.											
1	En amont de Dalhousie					30	450	30	7215	7215		
2	Dalhousie à Belledune					164	3000	328	17800	17800		
	Totaux					194	3450	358	25015	25015		
	Valeur $											
	Comté de Gloucester.											
1	Petit-Rocher, etc					196	2300	400	58400	14500		
2	Bathurst, etc					362	11100	900	39700	21700		
3	Grande-Anse	1	24	400	3	200	3500	400	6800	6100	1	3000
4	Caraquette, en haut	11	128	4550	34	19	5700	52	2100	950		
5	Caraquette	108	1150	43200	374	37	9250	131	26200	11600		
6	Shippégan (terre ferme)	24	308	15050	85	72	5200	159	6500	2500		
7	Ile Shippégan	46	585	28000	170	106	10875	262	9000	4500		
8	Miscou, etc	3	35	800	9	84	2700	184	2600	1200		
9	Pokemouche	1	11	700	3	230	4600	285	19780	12825		
10	Tracadie	3	34	600	8	100	10000	220	25000	12500		
	Totaux	197	2275	93300	686	1406	65225	2993	196080	88375	1	3000
	Valeur $											
	Comté de Northumberland.											
1	Néguac, etc	2	24	700	8	146	2920	246	45000	61000		
2	Baie du Vin, etc	2	60	600	6	230	10350	600	100000	125000		
3	Chatham, etc	4	94	2800	19	158	3000	160	22000	19000		
4	Bras nord-ouest de la rivière Miramichi					60	600	60	2500	2500		
5	Bras sud-ouest do do					70	750	75	3000	3000		
	Totaux	8	178	4100	33	664	17620	1141	172500	210500		
	Valeur $											
	Comté de Kent.											
1	Harcourt, etc					5	50	6				
2	Carleton					47	2000	100	3600	1600		
3	Saint-Louis					60	2400	120	2500	1500		
4	Richibouctou, etc	3	36	950	10	205	8200	410	17000	7500		
5	Bouctouche, etc					350	11000	800	7800	3200		
6	Cocagne					165	4700	320	40000	3500		
	Totaux	3	36	950	10	832	28350	1756	70900	17300		
	Valeur $											
	Comté de Westmoreland.											
1	Shédiac, etc					210	7000	400	20000	9000		
2	Botsford					107	4000	191	12000	6000		
3	Westmoreland et Sackville					45	2400	60	9000	2600		
4	Dorchester et environs					30	1500	60	7500	2500		
	Totaux					992	14900	711	48500	20100		
	Valeur $											
1	*Comté d'Albert*					3	90	6	600	350		
	Valeur $											
	Grands totaux	208	2489	98350	729	3491	129635	6965	513595	361640	1	3000
	Valeur $											

DISTRICT N° 2.

à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et des pêcheries, dans le district n° 2 de la province du **Nouveau-Brunswick**, l'année 1896.

Matériel de pêche.						Espèces de poisson.										
Rets à éperlan.		Rets à bar		Lignes dorm'tes.												
Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, en boîtes, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Maquer., frais ou en conserves, liv.	Homard, en conserves, liv.	Homard, vivant ou frais, ton.	Morue, séchée, qtx.	Numéro.
200	12000	...	...	...	...	118000	...	...	...	...	...	...	...	$1\frac{1}{3}$	...	1
20	1000	...	...	...	...	208400	...	2000	30000	...	...	4000	32500	5	40	2
220	13000	...	...	...	...	326400	...	2000	30000	...	...	4000	32500	$6\frac{1}{3}$	40	
...	...	...	...	...	...	65280	...	9000	600	...	...	480	4550	475	180	
...	...	...	...	...	...	142500	...	20500	50000	...	10	2000	46800	3	2070	1
25	1200	...	...	15	200	991595	3560	37075	...	...	137	47925	137975	5	23990	2
7	350	...	...	18	180	59820	...	2400	...	...	170	9500	58200	3	3700	3
25	650	...	...	10	100	...	...	1500	...	...	60	...	...	...	3600	4
10	350	...	...	100	2000	14000	1000	24000	...	30000	400	1500	97000	4	29800	5
34	1150	...	...	50	500	...	...	2650	...	13200	134	9800	67550	3	7160	6
14	450	...	...	16	320	...	...	4150	...	...	...	12000	196050	4	10600	7
20	600	...	...	20	290	...	6000	9000	...	...	25	1000	280000	3	1500	8
85	2975	...	...	15	150	40000	...	2350	25000	...	50	20250	21400	2	750	9
72	2170	...	...	12	120	36000	...	21000	...	...	10	1500	39200	2	13000	10
292	9895	...	...	256	3860	1283915	10560	124625	75000	43200	996	105475	944175	29	96170	
...	...	...	...	...	...	256783	1584	560812	1500	864	13944	12657	132184	2175	432765	
163	6460	...	...	10	150	174000	500	3000	...	20000	...	1000	61500	2	500	1
184	7360	...	...	15	250	206610	...	3000	...	40000	...	70000	105000	4	100	2
306	15000	100	500	...	...	166100	...	200	1000	...	...	1000	...	...	50	3
...	...	200	1000	...	...	75000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4
...	...	50	250	...	...	65000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
653	28820	350	1750	25	400	686710	500	6200	1000	60000	...	72000	166500	6	650	
...	...	...	...	...	...	137342	75	27900	20	1200	...	8640	23310	450	2925	
...	...	...	...	...	...	500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
69	2500	...	...	10	150	18000	...	1320	...	...	10	200000	85440	2	160	2
90	2700	...	...	6	100	...	...	7000	...	10000	100	16000	30000	3	300	3
305	12200	...	...	2	80	18500	...	11500	...	20000	75	280000	158000	5	580	4
218	7630	...	...	...	...	...	...	6000	50000	10000	40	9000	145000	4	100	5
104	2200	...	...	...	...	...	...	7200	...	5000	30	...	52160	2	800	6
786	27230	...	...	18	330	37000	...	33020	50000	45000	255	505000	470600	16	1940	
...	...	...	...	...	...	7400	...	148590	1000	900	3570	60600	65884	1200	8730	
175	8000	...	...	...	...	5000	...	28000	15000	40000	100	5000	234000	50	100	1
78	2200	...	...	...	...	...	...	24000	10000	10000	75	5000	393600	10	...	2
27	650	...	...	4	30	6000	...	2500	40000	30000	...	2500	...	10	100	3
...	...	...	...	...	...	2250	...	60	...	...	...	...	...	...	...	4
280	10850	...	...	4	30	13250	...	54560	65000	80000	175	12500	627600	70	200	
...	...	...	...	...	...	2650	...	245520	1300	1600	2450	1500	87864	5250	900	
...	...	...	...	...	...	2400	...	...	5000	...	...	...	...	2	50	1
...	...	...	...	...	...	480	...	...	100	...	...	...	...	150	225	
2231	89795	350	1750	303	4620	2349675	11060	220405	226000	228200	1426	698975	2241375	$129\frac{1}{3}$	99050	
...	...	...	...	...	...	469935	1659	991823	4520	4564	19964	83877	313793	9700	445725	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux espèces et les quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes Nouveau-Brunswick,

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.									
		Langues et noues de morue, brls.	Merluche, séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.
	Comté de Ristigouche.										
1	En amont de Dalhousie	....	....	....	....	7000	....	500800	....	....	....
2	Dalhousie à Belledune	....	....	....	....	1700	....	32000	....	....	....
	Totaux	....	....	....	....	8700	....	532800	....	....	....
	Valeur $	....	....	....	....	870	....	26640	....	....	....
	Comté de Gloucester.										
1	Petit-Rocher, etc	....	....	....	....	2000	....	....	....	....	....
2	Bathurst, etc	....	....	....	....	10370	....	115270	8000	....	....
3	Grande-Anse	....	300	120	....	500	....	12500	....	....	....
4	Caraquette, en haut	2	800	....	200	1300	1400	64000	750	....	950
5	Caraquette	27	500	700	500	400	43000	70000	1500	....	300
6	Shippégan (terre ferme)	....	600	1670	110	....	5640	82120	500	....	20
7	Ile Shippégan	....	320	200	200	....	3000	38600	....	....	....
8	Miscou, etc	....	200	200	....	....	1800	144000	1600	....	....
9	Pokemouche	5	170	250	152	3400	1500	175500	780	1540	....
10	Tracadie	....	1200	....	400	1200	800	72000	1800	1800	....
	Totaux	34	4090	3140	1562	19170	57140	773990	14930	3340	1270
	Valeur $	340	10225	1570	5467	1917	5714	38699	1493	13360	5080
	Comté de Northumberland.										
1	Néguac, etc	....	160	....	....	1600	2000	700000	8100	200	....
2	Baie du Vin, etc	....	....	....	....	1000	5000	884000	21700	300	7000
3	Chatham, etc	....	....	....	....	1800	....	1500000	50000	350	400
4	Bras nord-ouest de la rivière Miramichi	....	....	....	....	25000	....	....	114000	1150	....
5	Bras sud-est do do	....	....	....	....	5000	....	2500	55000	1250	....
	Totaux	....	160	....	....	34400	7000	3086500	248800	3250	7400
	Valeur $	....	400	....	....	3440	700	154325	24880	13000	29600
	Comté de Kent.										
1	Harcourt, etc	....	....	....	....	7600	....	....	900	....	....
2	Carleton	....	....	....	....	3000	....	160000	50000	....	....
3	Saint-Louis	....	200	....	150	6500	....	360000	14000	1400	150
4	Richibouctou, etc	23	900	3550	260	1300	1840	1040000	2400	2800	180
5	Bouctouche, etc	....	500	400	....	1200	....	950000	1600	800	3500
6	Cocagne	....	....	....	....	3000	....	440500	2800	200	1900
	Totaux	23	1600	3950	410	22600	1840	2950500	71700	5200	5730
	Valeur $	230	4000	1975	1435	2260	184	147525	7170	20800	22920
	Comté de Westmoréland.										
1	Shédiac, etc	....	100	....	....	6000	....	620000	3000	800	200
2	Botsford	....	....	....	....	2000	....	210000	3000	100	100
3	Westmoreland et Sackville	....	10	....	....	1500	....	121000	5000	200	....
4	Dorchester et environs	....	....	....	....	1000	....	....	....	....	....
	Totaux	....	110	....	....	10500	....	951000	11000	1100	300
	Valeur $	....	275	....	....	1050	....	47550	1100	4400	1200
1	*Comté d'Albert*	....	....	....	....	5000	....	4000	300	25	....
	Valeur $	....	....	....	....	500	....	200	30	100	....
	Grands totaux	57	5960	7090	1972	100370	65980	8298790	346730	12915	14700
	Valeur $	570	14900	3545	6902	10037	6598	414940	34673	51660	58800

employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les occupés à l'exploitation des pêcheries, dans le district n° 2 de la province du pendant l'année 1896—*Fin*.

Espèces de poisson.								Produits du poisson.					Valeur totale.	Numéro.
Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Seiche, brls.	Sardine, boîtes.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Guano de poisson, ton'x.	Peaux de loup-marin, nomb.		
...	...	...	...	...	...	17300	...	...	...	1500	...	...	51,055 00	1
...	...	...	...	...	2700	9000	...	...	800	1400	...	...	61,120 00	2
...	...	...	...	...	2700	26300	...	...	800	2900	...	...	...	
...	...	...	...	...	135	1315	...	...	1200	1450	...	...	112,175 00	
...	10	...	...	...	...	...	...	450	1100	16000	...	...	148,352 00	1
900	150	...	...	...	...	825200	...	...	10620	38520	...	...	57,146 00	2
150	...	...	6	...	...	...	...	325	2500	300	...	...	57,146 00	3
400	25	...	25	...	...	5000	...	2300	1500	400	...	...	38,625 00	4
3500	15	...	420	...	...	26000	...	19500	3500	1000	...	...	301,800 00	5
1050	...	...	200	...	1500	5920	430	2150	3440	1340	...	...	75,484 00	6
400	30	...	...	...	...	...	...	5500	4300	2500	...	...	110,392 00	7
30	5	...	...	...	...	...	...	2000	4000	600	...	...	103,395 00	8
130	36	10	...	...	1050	5550	120	200	1250	500	...	12	48,868 00	9
...	120	...	10	...	3500	3000	...	250	900	...	...	1	184,754 00	10
6560	391	10	661	...	6050	870670	550	32675	33110	61160	...	13	...	
13120	3910	100	2644	...	303	43534	1100	13070	49665	30580	...	13	1,657,172 50	
20	25	...	...	...	...	...	800	300	3000	2000	...	4	104,789 00	1
...	25	500	...	...	5000	175000	...	100	3000	800	500	...	187,332 00	2
...	8	400	...	72000	40000	1300000	...	...	...	150	...	...	192,420 00	3
...	200	700	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	42,500 00	4
...	10	150	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25,725 00	5
20	268	1750	...	72000	45000	1475000	800	400	6000	2950	500	4	...	
40	2680	17500	...	3600	2250	73750	1600	160	9000	1475	12500	4	552,766 00	
...	20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,150 00	1
...	30	65	...	...	...	...	...	200	1500	...	...	...	63,091 60	2
...	300	60	...	...	9000	50000	20000	300	2000	300	...	...	117,890 00	3
20	500	45	...	...	9000	30000	...	380	4800	2800	...	...	201,436 00	4
300	150	...	...	...	...	70000	500	200	3000	...	...	...	128,500 00	5
950	780	...	...	...	...	1400	100	200	3000	3700	...	...	91,377 40	6
1270	1780	170	...	...	18000	151400	20600	1280	14300	6800	...	...	...	
2540	17800	1700	...	...	900	7570	41200	512	21450	3400	...	...	603,445 00	
100	100	...	...	...	...	10000	300	200	13000	...	...	...	225,090 00	1
25	15	...	...	...	...	1000	200	...	17000	300	...	...	204,004 00	2
5	25	450	...	...	...	4000	50	...	2000	500	...	...	31,185 00	3
...	...	750	...	...	...	...	150	...	...	...	...	...	8,620 00	4
130	140	1200	...	...	...	15000	700	200	32000	800	...	...	...	
260	1400	12000	...	...	...	750	1400	80	48000	400	...	...	468,899 00	
15	10	200	...	...	...	30000	40	100	...	...	...	...	...	1
30	100	2000	...	...	...	1500	80	40	...	...	...	...	5,535 00	
7995	2589	3330	661	72000	71750	2568370	22690	34655	86210	74610	500	17	...	
15990	25890	33300	2644	3600	3588	128419	45380	13862	129315	37305	12500	17	3,399,992 50	

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries du district n° 2 du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, frais	liv.	2,349,675	0 20	469,935 00
do en boîtes	"	11,060	0 15	1,659 00
Hareng	brls.	220,405	4 50	991,822 50
do frais	liv.	226,000	0 02	4,520 00
do fumé	"	228,200	0 02	4,564 00
Maquereau	brls.	1,426	14 00	19,964 00
do frais	liv.	698,975	0 12	83,877 00
Homard	boîtes	2,241,375	0 14	313,792 50
do	ton'x.	129⅓	75 00	9,700 00
Morue	qtx.	99,050	4 50	445,725 00
do langues et noues de	brls.	57	10 00	570 00
Merluche	qtx.	5,960	2 50	14,900 00
do noues de	liv.	7,090	0 50	3,545 00
Egrefin	qtx.	1,972	3 50	6,902 00
Truite	liv.	100,370	0 10	10,037 00
Flétan	"	65,980	0 10	6,598 00
Eperlan	"	8,298,790	0 05	414,939 50
Bar	"	346,730	0 10	34,673 00
Gasparot	brls.	12,915	4 00	51,660 00
Huîtres	"	14,700	4 00	58,800 00
Moules	"	7,995	2 00	15,990 00
Anguille	"	2,589	10 00	25,890 00
Alose	"	3,330	10 00	33,300 00
Seiche	"	661	4 00	2,644 00
Sardine	boîtes.	72,000	0 05	3,600 00
Carrelet	liv.	71,750	0 05	3,587 50
Petite morue	"	2,568,370	0 05	128,418 50
Poisson commun	brls.	22,690	2 00	45,380 00
Huile de poisson	galls.	34,655	0 40	13,862 00
Poisson employé comme boitte	brls.	86,210	1 50	129,315 00
do engrais	"	74,610	0 50	37,305 00
Guano de poisson	ton'x.	500	25 00	12,500 00
Peaux de loup-marin	nomb.	17	1 00	17 00
Total				3,399,992 50

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, trappes, etc., employés dans les pêcheries du district n° 2, **Nouveau-Brunswick**, pendant l'année 1896.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
208 navires (tonnage collectif, 2,489)	98,350 00	
3,491 bateaux	129,635 00	
513,595 brasses de rets	361,640 00	
2,231 rets à éperlan	89,795 00	
350 rets à bar	1,750 00	
1 rets à maquereau	3,000 00	
		684,170 00
173,420 trappes à homard	141,720 00	
191 homarderies, (4,068 personnes employées)	98,300 00	
		240,020 00
10 établissements de conserves en général	13,000 00	
110 réfrigérants et glacières	61,500 00	
641 boucans et poissonneries	35,060 00	
31 jetées et quais	8,500 00	
15 bateaux à vapeur et semaques	14,250 00	
303 lignes traînantes	4,620 00	
850 cabanes de pêcheurs d'éperlan	10,500 00	
		147,430 00
Valeur totale		1,071,620 00

NOUVEAU-BRUNSWICK—DISTRICT N° 3.

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et les quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries, dans le district n° 3 de la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 189[illegible].

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.						Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Enclos.		Seines.									
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Egrefin, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	
	Comté de Saint-Jean.			$			$			$		$			$							
1	Havre de Saint-Jean	1	21	420	5	200	8000	400	31080	23310	26	9100	7	420	490	....	58800	600000	400	600000	200000	1
2	Havre Dipper	8	160	5200	32	50	2500	100	40800	32000	....	....	6	450	450	....	40400	....	....	....	....	2
3	Pisarinco	2	35	700	8	50	2500	100	40000	30375	....	....	5	375	400	....	75000	....	200	....	....	3
4	Musquash	1	31	620	4	16	800	32	40000	30000	4	1440	12	480	960	....	50400	....	....	....	....	4
5	Martin's-Head et Saint-Martin	....	....	....	....	30	1200	60	14400	9900	....	....	....	....	....	....	1400	....	300	....	....	5
	Totaux	12	247	6940	49	346	15000	692	166280	125580	30	10540	30	1725	2300	....	226000	600000	900	600000	200000	
	Autres comtés.																					
6	King	....	....	....	....	152	6080	326	19400	4000	....	....	....	....	....	....	18000	....	560	....	....	6
7	Queen	1	12	120	3	210	8400	384	24186	18854	....	....	....	....	....	....	26240	....	204	....	....	7
8	Sunbury	....	....	....	....	80	800	140	9000	4800	....	....	....	....	....	....	1000	....	....	....	....	8
9	York	....	....	....	....	98	1950	200	5200	1400	....	....	....	....	....	....	10000	....	....	....	....	9
10	Carleton	....	....	....	....	40	600	80	520	270	....	....	....	....	....	....	3300	....	....	....	....	10
11	Victoria	....	....	....	....	100	500	160	1600	800	....	....	....	....	....	16	3000	....	....	....	....	11
	Grands totaux	13	259	7060	52	1026	33330	1982	226186	155704	30	10540	30	1725	2300	16	287540	600000	1664	600000	200000	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouv.-Brunswick—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																Produits du poisson.		Valeur totale.	Numéro.
		Esturgeon, liv.	Homard, vivant ou frais, tonneaux.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, liv.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Bar, liv.	Gasparot, brls.	Caviar, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Sardine, brls.	Doré, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boitte, brls.		
	Comté de Saint-Jean.																			$ c.	
1	Havre de Saint-Jean	...	25	80	...	400	500	...	...	...	18000	...	100	1000	...	...	...	...	3000	149,045 00	1
2	Havre Dipper	...	100	150	2	2000	1920	160	...	...	...	...	...	...	...	...	...	60	...	28,419 00	2
3	Pisarinco	...	75	119	...	350	325	...	...	...	400	...	...	25	...	...	...	...	...	25,923 00	3
4	Musquash	...	30	125	...	125	150	...	...	...	...	...	...	...	1500	...	...	...	...	15,980 00	4
5	Martin's-Head et Saint-Martin	...	60	80	...	775	350	275	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	500	11,090 00	5
	Totaux	...	290	554	2	3650	3245	435	...	...	18400	...	100	1025	1500	...	...	60	3500	230,457 00	
	Autres comtés.																				
6	King	25000	...	...	...	400	...	...	3600	1665	280	19	26	336	...	10000	210	300	...	15,885 00	6
7	Queen	...	...	...	...	...	...	...	3320	...	1100	...	42	720	...	90000	20	...	...	23,211 20	7
8	Sunbury	...	...	...	...	...	...	...	3600	...	1620	...	8	70	...	24000	...	...	...	9,020 00	8
9	York	...	...	...	...	...	...	...	8000		20	...	...	200	...	4000	24	...	...	5,152 00	9
10	Carleton	...	...	...	...	...	...	...	14000	...	...	...	4	20	...	1800	26	...	...	2,468 00	10
11	Victoria	...	...	...	...	...	...	...	30000	...	...	...	...	30	...	...	130	...	...	4,546 00	11
	Grands totaux	25000	290	554	2	4050	3245	435	62520	1665	21420	19	180	2401	1500	129800	410	360	3500	290,739 20	

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries du district n° 3, **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	16	16 00	256 00
do frais	liv.	287,540	0 20	57,508 00
Hareng, salé	brls.	1,664	4 50	7,488 00
do gelé	liv.	600,000	0 02	12,000 00
do fumé	"	200,000	0 02	4,000 00
Egrefin, fumé	"	600,000	0 04½	27,000 00
Esturgeon	"	25,000	0 07	1,750 00
Homard	ton'x.	290	75 00	21,750 00
Morue	qtx.	554	4 50	2,493 00
Langues et noues de morue	brls.	2	10 00	20 00
Merluche	qtx.	4,050	2 50	10,125 00
Egrefin	"	3,245	3 50	11,357 50
Merlan	"	435	2 50	1,087 50
Truite	liv.	62,520	0 10	6,252 00
Bar	"	1,665	0 08	133 20
Gasparot	brls.	21,420	4 00	85,680 00
Caviar	liv.	3,800	0 17½	665 00
Anguille	brls.	180	10 00	1,800 00
Alose	"	2,401	10 00	24,010 00
Sardine	"	1,500	1 50	2,250 00
Doré	liv.	129,800	0 05	6,490 00
Poisson commun	brls	410	3 00	1,230 00
Huile de poisson	galls.	360	0 40	144 00
Poisson employé comme boitte	brls.	3,500	1 50	5,250 00
Valeur totale du poisson				290,739 20

Nombre et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries du district n° 3, Nouveau-Brunswick.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
13 navires (259 tonnes)	7,060 00	
1,026 bateaux	33,330 00	
226,186 brasses de rets	155,704 00	
30 nasses	10,540 00	
30 seines (1,725 brasses)	2,300 00	
		208,934 00
9,060 trappes à homard	6,795 00	
26 glacières	5,900 00	
45 boucans et poissonneries	40,000 00	
6 bateaux à vapeur et semaques	600 00	
115 lignes traînantes	2,775 00	
68 quais et jetées	19,800 00	
		75,870 00
Valeur totale du matériel		284,804 00

RÉCAPITULATION indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et quantités de poisson prises, et le nombre total d'hommes occupés à l'exploitation des pêcheries, dans **toute** la province du **Nouveau-Brunswick,** pendant l'année 1896.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche.							Materiel de pêche.									Espèces de poisson.				Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à éperlan.		Enclos.		Seines.							
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, sur la glace, liv.	Saumon, en boîtes, liv.	Hareng, salé, brls.	
				$			$			$		$		$			$					
1	Ristigouche	...	...	...	...	194	3450	358	25015	25015	220	13000	...	...	...	...	...	...	326400	...	2000	1
2	Gloucester	197	2275	93300	686	1406	65225	2993	196080	88375	292	9895	...	...	...	...	...	...	1283915	10560	124625	2
3	Northumberland	8	178	4100	33	664	17620	1141	172500	210500	653	28820	...	...	...	...	...	...	686710	500	6200	3
4	Kent	3	36	950	10	832	28350	1756	70900	17300	786	27230	...	...	...	...	...	...	37000	...	33020	4
5	Westmoreland	...	...	...	...	392	14900	711	48500	20100	280	10850	...	...	...	...	...	...	13250	...	51560	5
6	Albert	...	...	...	...	3	90	6	600	350	...	...	...	...	...	...	...	...	2400	...	...	6
7	Saint-Jean	12	247	6940	49	346	15000	692	166280	125580	...	...	30	10540	30	1725	2300	...	226000	...	900	7
8	King	...	...	...	...	152	6080	326	19400	4000	...	...	...	...	...	...	...	...	18000	...	560	8
9	Queen	1	12	120	3	210	8400	384	24186	18854	...	...	...	...	...	...	...	...	26240	...	204	9
10	Sunbury	...	...	...	...	80	800	140	9000	4800	...	...	...	...	...	...	...	...	1000	...	...	10
11	York	...	...	...	...	98	1950	200	5200	1400	...	...	...	...	...	...	...	...	10000	...	...	11
12	Carleton	...	...	...	...	40	600	80	520	270	...	...	...	...	...	...	...	...	3300	...	...	12
13	Victoria	...	...	...	...	100	500	160	1600	800	...	...	...	...	...	...	...	16	3000	...	...	13
14	Charlotte	53	1010	25750	254	1045	80922	1288	23424	7428	53	427	267	97600	267	7300	14919	...	350	...	10149	14
	Totaux	274	3758	131160	1035	5562	243887	10235	763205	524772	2284	90222	297	108140	297	9025	17219	16	2637565	11060	232218	

Récapitulation indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.																	Numéro.
		Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou conservé, en boîtes, liv.	Homard, conservé, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche sèche, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Egrefin, fumé, liv.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	
1	Ristigouche ...	30000	...	...	4000	32500	$6\frac{1}{3}$	40	...	...	...	...	...	...	8700	...	532800	...	1
2	Gloucester ...	75000	43200	996	105475	944175	29	96170	34	4090	3140	1562	...	...	19170	57140	773990	14930	2
3	Northumberland ...	1000	60000	...	72000	166500	6	650	...	160	...	...	...	...	34400	7000	3086500	218800	3
4	Kent ...	50000	45000	255	505000	470600	16	1940	23	1600	3950	410	...	...	22600	1840	2950500	71700	4
5	Westmoreland ...	65000	80000	175	12500	627600	70	200	...	110	...	...	...	...	10500	...	951000	11000	5
6	Albert ...	5000	...	...	...	...	2	50	...	...	...	...	...	...	5000	...	4000	300	6
7	Saint-Jean ...	600000	200000	...	...	...	290	554	2	3650	...	3245	600000	435	...	...	...	...	7
8	King ...	...	...	...	...	...	...	...	...	400	...	...	...	...	3600	...	...	1665	8
9	Queen ...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3320	...	...	...	9
10	Sunbury ...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3600	...	...	...	10
11	York ...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8000	...	...	...	11
12	Carleton ...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	14000	...	...	...	12
13	Victoria ...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30000	...	...	...	13
14	Charlotte ...	12643760	9767400	...	...	114432	938	9273	...	15823	15192	15399	195000	45511	13250	149640	11273	...	14
	Totaux ...	13469760	10195600	1426	698975	2355807	$1357\frac{1}{3}$	108877	59	25833	22282	20616	795000	45946	176140	215620	8310063	348395	

RÉCAPITULATION indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Fin.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson. Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Seiche, brls.	Sardine, boîtes.	Doré, liv.	Carrelet, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun ou mêlé, brls.	Produits du poisson. Huile de poisson, galls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Guano de poisson, tonneaux.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
1	Ristigouche	....	....	....	....	....	....	....	....	2700	26300	....	....	....	800	2900	....	112,175 00	1
2	Gloucester	3340	1270	6560	391	10	661	....	....	6050	870670	550	32675	13	33110	61160	....	1,657,172 50	2
3	Northumberland	3250	7400	20	268	1750	....	72000	....	45000	1475000	800	400	4	6000	2950	500	552,766 00	3
4	Kent	5200	5730	1270	1780	170	....	....	....	18000	151400	20600	1280	....	14300	6800	....	603,445 00	4
5	Westmoreland	1100	300	130	140	1200	....	....	....	....	15000	700	200	....	32000	800	....	468,899 00	5
6	Albert	25	....	15	10	200	....	....	....	....	30000	40	100	....	....	....	....	5,535 00	6
7	Saint-Jean	18400	....	....	100	1025	....	*1500	....	....	....	....	60	....	3500	....	....	230,457 00	7
8	King	280	....	....	26	336	....	....	10000	....	....	210	300	....	....	....	....	15,885 00	8
9	Queen	1100	....	....	42	720	....	....	90000	....	....	20	....	....	....	....	....	23,211 20	9
10	Sunbury	1620	....	....	8	70	....	....	24000	....	....	....	....	....	....	....	....	9,020 00	10
11	York	20	....	....	....	200	....	....	4000	....	....	24	....	....	....	....	....	5,152 00	11
12	Carleton	....	....	....	4	20	....	....	1800	....	....	26	....	....	....	....	....	2,468 00	12
13	Victoria	....	....	....	....	30	....	....	....	....	....	130	....	....	....	....	....	4,546 00	13
14	Charlotte	250	....	‡2583	....	....	935	405500 *82479	2500	7729	2500	52	35557	4	5049	5562	135	‡1,108,701 7	14
	Totaux	34585	14700	10578	2769	5731	1596	477500 *83979	132300	79479	2570870	23152	70572	21	94759	80172	635	4,799,433 46	

* Barils.

A ajouter ici ‡27,800 liv. de moules écaillées évaluées à $2,780
24,000 boîtes " mise en conserves 2,400
pétoncles, frais et " 1,700

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés dans les pêcheries du **Nouveau-Brunswick**, pendant l'année 1896.

Articles.	Valeur.	Total.
	$	$
274 navires de pêche (3,758 ton'x) (1,035 hommes)...	131,160	
5,562 do (10,235 hommes)...	243,887	
763,205 brasses de rets à mailler...	524,772	
297 seines (9,025 brasses)...	17,219	
297 enclos...	108,140	
2,284 rets à éperlan...	90,222	
350 rets à bar...	1,750	
500 puisettes...	2,500	
1 rets à maquereau...	3,000	
3,000 lignes à main...	3,000	
1,332 lignes traînantes...	14,395	
		1,140,045
198 homarderies (4,208 hommes)...	112,500	
205,621 trappes à homard, lignes, etc...	167,805	
		280,305
12 établissements de conserves (en général)...	16,000	
1 sécherie...	3,500	
850 cabanes de pêcheurs d'éperlan...	10,500	
30 presses à poisson...	3,000	
145 réfrigérants ou glacières...	84,150	
1,436 fumoirs et poissonneries...	232,204	
33 steamers et semaques...	20,800	
80 chalans...	4,000	
50 sonnettes...	500	
1 fabrique de guano...	5,000	
330 jetées et quais de pêche...	78,455	
		458,109
Total...	...	1,878,459

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries dans toute la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Saumon, frais	liv.	2,637,565	0 20	527,513 00	
do en boîtes	"	11,060	0 15	1,659 00	
do salé	brls.	16	16 00	256 00	
					529,428 00
Hareng, salé	"	232,218	4 50	1,044,981 00	
do frais	liv.	13,469,760	0 02	269,395 20	
do fumé	"	10,195,600	0 02	203,912 00	
					1,518,288 20
Maquereau, salé	brls.	1,426	14 00	19,964 00	
do frais	liv.	698,975	0 12	83,877 00	
					103,841 00
Homard, en boîtes	"	2,355,807	0 14	329,812 98	
do vivant ou frais	ton'x.	1,357⅓	....	106,490 00	
					436,302 98
Morue, séchée	qtx.	108,877	4 50	489,946 50	
do langues et noues	brls.	59	10 00	590 00	
					490,536 50
Merluche, séchée	qtx.	25,833	2 50	64,582 50	
do noues	liv.	22,282	0 50	11,141 00	
					75,723 50
Egrefin	qtx.	20,616	3 50	72,156 00	
do fumé	liv.	795,000	....	46,500 00	
					118,656 00
Merlan, séché	qtx.	45,946	2 50	....	114,865 00
Flétan, frais	liv.	215,620	0 10	....	21,562 00
Truite	"	176,140	0 10	....	17,614 00
Eperlan	"	8,310,063	0 05	....	415,503 15
Bar	"	348,395	0 10	....	34,806 20
Gasparot, salé	brls.	34,585	4 00	....	138,340 00
Alose, salée	"	5,731	10 00	....	57,310 00
Anguille, salée	"	2,769	10 00	....	27,690 00
Seiche	"	1,596	4 00	....	6,384 00
Sardine	"	83,979	....	167,208 00	
do à l'huile	boîtes.	477,500	0 05	23,875 00	
					191,083 00
Doré	liv.	132,300	0 05	....	6,615 00
Carrelet	"	79,479	0 05	....	4,128 53
Petite morue	"	2,570,870	0 05	....	128,543 50
Huîtres	brls.	14,700	4 00	....	58,800 00
Moules	"	10,578	....	19,218 75	
do écaillées ou en conserves		....	....	5,180 00	
					24,398 75
Pétoncles, fraîches ou en conserves		....	....	....	1,750 00
Esturgeon	liv.	25,000	0 07	1,750 00	
do caviar	"	3,800	0 17½	665 00	
					2,415 00
Poisson commun et mêlé	brls.	23,152	....	....	46,714 00
Peaux de loup-marin	nomb.	21	....	....	29 00
Huile de poisson	galls.	70,572	....	....	30,006 65
Poisson employé comme boitte	brls.	94,759	....	....	142,138 50
do engrais	"	80,172	....	....	40,086 00
Guano de poisson	ton'x.	635	....	....	15,875 00
Total pour 1896		....	....	....	4,799,433 46

ANNEXE Nº 5.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR S. F. PERRY SUR LES PÊCHERIES DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, POUR L'ANNÉE 1896.

TIGNISH, I. P.-E., 8 février 1897.

A l'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de cette province pour l'année 1896.

La pêche le long de la côte de l'Ile du Prince-Édouard, sauf en ce qui concerne le hareng, a été dans l'ensemble au-dessous de la moyenne des années précédentes.

HARENG.

Le hareng fit son apparition dans la première semaine de mai. Ce poisson a été abondant tout le long du littoral nord, mais rare sur le littoral sud ; somme toute, il en a été pris assez pour répondre à la demande locale. Presque tout le hareng que l'on pêche est employé comme appât pour le homard et le maquereau, à peu près 5 pour 100 seulement servant à l'alimentation.

HOMARD.

La pêche du homard et la fabrication des conserves ont commencé dans les premiers jours de mai. La production des conserves accuse une diminution, malgré que de nouvelles homarderies aient été établies. Un nombre plus considérable de bateaux et de trappes ont été mis en usage et plus d'hommes ont été employés que par le passé, ce qui tend à indiquer que cette industrie, autrefois si florissante, s'en va en déclinant.

Les règlements relatifs à la saison réservée ont été bien observés depuis la Pointe de l'Ouest en contournant le Cap Nord jusqu'à Malpèque, sur le littoral nord.

Sur le lot 7, côte ouest, quelques-uns des pêcheurs et des fabricants de conserves ont continué les opérations jusque vers la fin de septembre. Les gardiens ont constamment fait la patrouille le long du rivage et ont réussi à surprendre 4 des contrevenants, qui ont été poursuivis et condamnés. De même le long de la baie d'Egmont et à d'autres endroits sur le littoral sud on a pêché le homard et fabriqué des conserves illégalement. Il est de la plus haute importance que les règlements soient fidèlement observés. Les pêcheurs et les fabricants de conserves s'accordent à dire que le raccourcissement de la saison de pêche et la rigoureuse application des règlements sont les seuls moyens de protéger cette industrie.

MORUE.

Ce poisson n'est pas pêché sur une grande échelle par nos pêcheurs. A l'époque où la morue fait son apparition les pêcheurs sont généralement occupés à pêcher le homard, et vers la première semaine de juillet, alors que le maquereau arrive, ils tournent leur attention du côté de ce dernier poisson. Les bateaux qui sont employés à pêcher le homard et le maquereau sont trop petits pour pouvoir suivre la morue sur les bancs. Il n'y a pas de doute que la pêche de la morue serait rémunératrice si on la faisait dans les conditions voulues. Plus de 100 grands bateaux viennent du comté de Gloucester, N.-B., tous les ans, et pêchent à la hauteur du Cap Nord, à une distance d'environ 15 milles de terre. Ils réussissent bien, paraît-il. Ils prennent aussi une grande quantité de hareng d'automne qui sont d'aussi bonne qualité que

les harengs du Labrador. Lorsque le temps est orageux, ces grands bateaux se réfugient dans le havre de Tignish, et souvent bouchent l'entrée du havre au point que nos petits bateaux servant à prendre le maquereau ne peuvent sortir pour faire la pêche le matin, ce qui constitue un sérieux inconvénient pour nos pêcheurs.

MAQUEREAU.

On a commencé à pêcher le maquereau vers la première semaine de juillet, le poisson a été rare durant toute la saison, mais les pièces prises étaient très grosses. Les pêcheurs en général sont d'avis qu'il ne devrait être permis de pêcher le maquereau qu'à la ligne. Ils prétendent que l'appât dont on se sert pour prendre ce poisson tend à le tenir sur les pêcheries.

L'insuccès de la pêche du maquereau a beaucoup désappointé nos pêcheurs et les poissonniers.

HUITRES.

La pêche des huîtres a commencé le 15 septembre et a été activement poursuivie tant que le temps l'a permis. Dès le début, plusieurs pêcheurs se sont mis à faire usage de dragues, mais le ministère a de suite défendu qu'on se servît de ces engins. Les gardes-pêche ont eu beaucoup de difficulté à faire observer la loi sous ce rapport, et ils méritent des éloges pour le zèle qu'ils ont déployé. Les gens qui s'y connaissent prétendent que l'usage de dragues est préjudiciable aux huîtrières et qu'il devrait être défendu de pêcher les huîtres pendant le printemps; ils sont aussi d'opinion que la pêche des huîtres ne devrait pas commencer avant le 1er octobre. La pêche dans la baie de Richmond va en diminuant d'année en année, et à moins que les règlements ne soient strictement appliqués, cette industrie ne tardera pas à être ruinée.

ÉPERLAN.

Le rendement de l'éperlan a atteint la moyenne. La pêche de ce poisson a été vigoureusement poursuivie l'année dernière. Aucune infraction aux règlements n'a été signalée de ce côté.

TRUITE.

La truite se prend en petite quantité pour la consommation locale. Les rivières sont étroitement surveillées, et il n'y a pas eu de braconnage jusqu'ici. La rivière Dunk est bien protégée par des gardiens, et tout paraît marcher à merveille.

Voici comment on dispose du rendement des pêcheries de cette province :—

Saumon.—95 pour 100 pour la consommation locale.
" 5 " exportés aux Etats-Unis.
Hareng.—Tout employé sur les lieux comme appât pour le homard et le maquereau.
Homard.— 35 pour 100 exportés en Europe.
" 45 " " aux Etats-Unis.
" 20 " vendus en Canada.
Morue — 50 " pour la consommation locale.
" 50 " vendus en Canada.
Merluche.—70 " pour la consommation locale.
" 30 " vendus en Canada.
Eperlan— 95 " exportés aux Etats-Unis.
" 5 " pour la consommation locale.
Huîtres.— 90 " vendus en Canada.
" 10 " pour la consommation locale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. F. PERRY,
Inspecteur des pêcheries.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Tableau indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, ainsi que le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage dans la province de l'Ile du Prince-Édouard, pendant l'année 1896.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Puisettes. — Nombre.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Lignes traî-nantes. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, en boîtes, liv.	Hareng, salé, brls.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Morue, séchée, qtx.	Numéro.
	Comté de King.			$						$		$		$		$						
1	Souris et Pointe-Rouge	....	....	....	...	102	1800	180	6120	2100	70	140	......	.....	90	1500	...	1200	50	73981	1800	1
2	Annandale (pour Dundas)	....	....	....	....	145	2375	350	7000	2500	....		3	60	5	100	....	4350	6	97912	1450	2
3	Baie Fortune	....	....	...	....	35	400	60	1200	350	....	....	3	60	7	140	....	650	17	32064	370	3
4	Georgetown	....	..	...	....	45	500	90	2700	900	...	.....	....	......	4	80	..	2000	50	151098	720	4
5	Havre de Murray, nord	3	112	2000	16	80	3200	175	4800	1600	....	....	.....	...	35	280	....	3250	50	79019	1000	5
6	Havre de Murray, sud	3	90	1800	16	120	2400	250	7000	2200	....	.....	.....	......	75	650	...	3000	55	61096	2800	6
7	Morell et Saint-Pierre	....	....	......	....	100	1600	200	6500	2000	....	....	3	60	5	45	500	4800	250	112066	4500	7
8	Naufrage	....	....	......	....	50	500	120	3000	1000	...	.....	.....	.....	.....	...	...	1125	300	46416	725	8
9	Lac du Nord	....	..	....	....	50	800	100	3000	1000	....	......	.....	......	10	100	....	1000	140	27552	625	9
10	Lac de l'Est	..	...	....	...	24	360	50	2000	600	...	...	.....	......	6	60	....	700	18	44184	250	10
	Totaux	6	202	3800	32	751	12935	1575	43320	17250	70	140	9	180	237	3055	500	22075	936	725391	14240	
	Valeur	....	...	......	....	....	......	.....	.....	......	....	.....	......	.....	....	.....	75	99337	13104	101555	64080	

TABLEAU indiquant les espèces et les quantités de poisson prises, etc.—Ile du Prince-Édouard—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.													Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Guano de poisson, tonneaux.	$ c.	
	Comté de King.																		
1	Souris et Pointe-Rouge	2600	6000	......	700	.....	......	.....	....	125	15	30	500	700	2150	1200	60	40,697 76	1
2	Annandale (pour Dundas)	2000	4500	.....	2000	.....	7000	....	..	...	10	10	.....	.....	1725	3000	200	55,981 68	2
3	Baie Fortune	320	640	.....	2500	.	1500	......	....	60	15	....	......	....	350	550	...	12,156 96	3
4	Georgetown	725	1450	......	....	.....	......	.....	....	75	......	....	1000	. .	720	1000	30	39,356 72	4
5	Havre de Murray, nord	1200	2400	.....	....	.....	500	......	....	....	.....	.....	......	....	1100	2500	......	39,902 66	5
6	Havre de Murray, sud	2800	5800	......	.....	....	....	..	....	....	50	....	...	.....	2800	2500	75	52,643 44	6
7	Morell et Saint-Pierre	2300	4800	..	6000	.....	2000	200	15	. .	20	6	1000	.....	3400	3500	40	79,178 24	7
8	Naufrage	50	125	50	1000	......	.....	.....	...	......	4	.....	......	....	410	1000	30	21,498 74	8
9	Lac du Nord	100	200	25	3000	1000	500	100	....	.....	20	....	1000	.....	370	850	30	16,335 28	9
10	Lac de l'Est	......	...	....	3000	.....	....	50	....	....	5	....	.....	.	125	650	50	12,767 76	10
	Totaux	12095	25915	75	18200	1000	11500	350	15	260	139	46	3500	700	13150	16750	515	....	
	Valeur	36285	12958	263	1820	100	575	1400	60	780	834	184	175	1400	5260	25125	5150	370,519 24	

Tableau indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Ile du Prince-Édouard—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Rets à éperlan. — Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Lignes traînantes. — Valeur.	Trappes à homard et homarderies. — Trappes. — Nombre.	Trappes. — Valeur.	Homarderies. — Nombre.	Homarderies. — Valeur.	Nombre de personnes employées.	Espèces de poisson. — Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, brls.
	Comté de Queen.			$			$			$			$		$		$		$		$				
1	Tracadie	....	....	....	....	76	3040	155	7200	2520	3	4000	1000	20	575	30	350	3380	2350	3	4700	100	1025	275	125
2	New-London	1	52	1000	7	60	2000	90	3500	1000	4	750	700	....	....	7	140	5200	2750	3	4200	90	500	50000	200
3	Crapaud	....	....	....	....	32	1022	49	....	....	....	....	....	7	260	....	....	4350	1900	4	2100	69	580	....	3
4	Pointe-Prime	....	....	....	....	30	600	60	....	....	1	200	150	3	75	12	180	12925	6775	19	4725	186	300	2000	5
5	Rustico	4	86	3000	22	62	5200	190	1900	600	7	1300	2000	4	80	5	60	6500	2930	5	4500	91	4000	....	200
6	Charlottetown	....	....	....	....	6	120	12	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7	Rivière Wheatly	....	....	....	....	3	200	10	50	20	....	....	....	1	30	....	....	....	....	....	....	....	30	....	4
8	Lot 65	....	....	....	....	79	2080	145	890	341	....	....	....	....	....	....	....	8200	4050	10	3050	116	....	....	....
9	Pownal	....	....	....	....	34	272	60	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4200	2332	3	2400	58	....	....	....
10	Baies et rivières	....	....	....	....	40	400	80	....	....	....	....	....	3	90	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	5	138	4000	29	422	14934	851	13540	4481	15	6250	3850	38	1110	54	730	44755	23087	47	25675	710	6435	52275	537
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28957	523	7518

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—
Ile du Prince-Édouard—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.																Produits du poisson.				Valeur totale.
		Maquereau, frais ou en conserve, liv.	Homard, en boîtes, liv.	Morue, séchée, qtx.	Morue, langues et noues, brls.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Petite morue, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson servant d'engrais, brls.	Guano de poisson, tonnes.	$ c.
	Comté de Queen.																					
1	Tracadie	500	55876	2300	....	100	....	300	800	....	95000	350	1400	25	150	....	....	1150	1250	100	200	43,137 89
2	New-London	...	53568	1000	....	100	40	150	....	1000	....	50	350	15	15	....	....	500	900	....	.....	21,779 52
3	Crapaud	...	29406	..	....	....	....	....	....	....	2100	....	......	....	.....	....	....	.....	....	....	....	6,873 84
4	Pointe Prime	....	120658	25	1	35	..	5	800	100	4000	....	100	5	5	....	200	20	150	25	320	22,767 62
5	Rustico	....	79200	600	....	....	....	200	....	...	6000	30	....	80	40	100	..	650	1200	....	200	40,648 00
6	Charlottetown	...	......	....	....	....	....	....	400	.	10000	....	3800	....	.....	....	....	....	....	....	....	15,740 00
7	Rivière Wheatly	...	......	1000	....	....	....	500	225	....	2000	....	.....	100	35	5	....	80	100	....	3	7,305 50
8	Lot 65	....	191818	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	26,854 52
9	Pownal	....	32183	....	....	....	...	....	....	...	......	....	1207	..	....	....	....	.....	....	....	.....	9,333 62
10	Baies et rivières	....	....	....	....	....	....	....	4000	....	300000	100	4500	50	100	....	....	.	..	...	....	34,550 00
	Totaux	500	562709	4925	1	235	40	1155	6225	1100	419100	530	11357	275	345	105	200	2400	3600	125	723	....
	Valeur $	60	78779	22163	10	705	20	4043	622	110	20955	2120	45428	825	2070	420	10	960	5400	62	7230	228,990 51

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—
Ile du Prince-Édouard—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Numéro.
	Comté de Prince.			$			$			$		$		$					
1	Tignish	...	...	...	...	53	2477	274	2000	1000	...	...	...	...	4225	...	...	616	1
2	Etang des Clous	...	...	...	...	49	2200	180	1131	550	...	...	8	200	2035	...	...	173	2
3	Etang des Grenouilles	...	...	...	...	79	1750	184	8250	2100	...	...	69	1875	3300	...	...	284	3
4	Miminigash	...	...	...	...	38	840	94	1560	1731	...	...	26	700	1198	...	...	400	4
5	Alberton	2	45	1000	8	34	1730	72	1700	670	...	...	...	...	1555	...	...	55	5
6	Narrows et Lot 11	...	...	...	...	10	250	30	370	185	2	40	...	...	430	...	...	...	6
7	Ellersly, Lot 12	...	...	...	...	21	1500	75	2000	300	4	120	...	...	1500	...	...	15	7
8	Grande-Rivière	1	12	500	5	3	150	9	80	50	10	300	...	...	200	...	...	...	8
9	Malpèque	1	65	2000	4	60	3000	180	1000	1000	12	180	...	...	3000	...	...	100	9
10	Baie de Richmond	...	...	...	...	175	2800	350	800	200	...	...	...	...	1000	1000	...	28	10
11	Roxbury, Lot 6	1	16	350	5	5	200	11	45	12	3	60	...	...	13	...	200	...	11
12	Fifteen-Point	...	...	...	...	96	3840	192	4000	400	...	...	1	20	300	...	...	10	12
13	Brae	...	...	...	...	24	420	33	...	...	8	160	...	...	200	...	...	10	13
14	Pointe de l'Ouest	...	...	...	...	100	3500	300	4400	1220	1	40	...	...	200	...	...	950	14
15	Lieu de Repos du Voyageur	1	15	400	3	77	1140	155	215	85	5	100	1	10	144	...	...	45	15
16	Carleton	...	...	...	...	31	775	49	750	375	16	320	...	...	1095	...	...	...	16
17	Summerside	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11	220	...	...	...	...	...	...	17
18	Tryon	...	...	...	...	41	1110	54	1048	211	5	100	...	...	778	...	...	...	18
	Total	6	153	4250	25	896	27682	2242	29349	10089	77	1640	105	2805	21173	1000	200	2686	
	Valeur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	95279	10	4	37604	

NOTE.—N° 1, ajouter 1 rets à trappe et 1 seine, $500 chacun.
" 9, ajouter 2 seines, $200 chacun.

Tableau indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pê he, etc — Ile du Prince-Edouard—*Suite*.

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.											Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Maquereau, frais ou en conserves, liv.	Homard, en conserves, liv.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Huitres, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Petite morue, liv.	Huile de poisson, galls.	Poissonemployé comme boitte, barils.	Guano de poisson, tonneaux.	$ cts.	
	Comté de Prince.																
1	Tignish	7680		438	300	400							1350			32,169 10	1
2	Nail-Pond			250	35								250			12,909 50	2
3	Frog-Pond			430	225	400							350			21,776 00	3
4	Mininigash			738	755	1165							643			17,416 70	4
5	Alberton		45600	270									200	712		16,514 50	5
6	Narrows et lot n° 11		27128	30			18600		137		7			430		8,032 92	6
7	Ellerslie, lot n° 12		34560	1000	400		8000		1600	1	30		50	1450		26,676 40	7
8	Grande-Rivière		10760	210			32000		2540				100	200		15,423 40	8
9	Malpèque		57600	40			12000		4200		5		100	100		11,514 00	9
10	Baie Richmond		12912	40			100		6000	20	2	100	6	900		32,324 08	10
11	Roxbury, lot n° 6			206			17000		375		112		150			4,071 50	11
12	Fifteen Point		268416											4000	400	49,068 24	12
13	Brae		9600				14000		290	5	10			200		4,619 00	13
14	Pointe-Ouest	3500	91200											2900	75	32,488 00	14
15	Repos du Voyageur		6000				50000		3700		10		14	125		19,671 10	15
16	Carleton		70464				64000							1095	77	20,404 96	16
17	Summerside						22000									1,100 00	17
18	Tryon		106569				10900	10						954		20,436 66	18
	Totaux	11180	740609	3652	1715	1965	248600	10	18842	26	176	100	3213	13566	552		
	Valeur	1342	103685	16434	5145	982	12430	40	75368	78	1056	5	1285	20349	5520	376,616 06	

TABLEAU indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Ile du Prince-Edouard, pour l'année 1896.

Numéro.	Comtés	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Rets à trappes. Nombre.	Rets à trappes. Valeur.	Lignes traînantes. Nombre.	Lignes traînantes. Valeur.	Rets à éperlan. Nombre.	Rets à éperlan. Valeur.	Numéro.
				$			$			$			$		$		$		$	
1	King	6	202	3800	32	751	12935	1575	43320	17250	....	.....	....	....	.....	237	2955	9	180	1
2	Queen	5	138	4000	29	422	14934	851	13540	4481	15	6250	3850	....	...	54	730	38	1110	2
3	Prince	6	153	4250	25	896	27682	2242	29349	10089	3	600	900	1	500	105	2805	77	1640	3
	Totaux	17	493	12050	86	2069	55551	4668	86209	31820	18	6850	4750	1	500	396	6490	124	2930	

Numéro.	Comtés.	Trappes à homard et homarderies. Homarderies. Nombre.	Homarderies. Valeur.	Trappes. Nombre.	Trappes. Valeur.	Nombre d'hommes employés.	Autre matériel. Réfrigér. et glacières. Nombre.	Réfrigér. et glacières. Valeur.	Boucan et poissonner. Nombre.	Boucan et poissonner. Valeur.	Jetées et quais. Nombre.	Jetées et quais. Valeur.	Remorq., bat. à vap. et maq. Nombre.	Remorq., bat. à vap. et maq. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, conserves de, boîtes, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, frais, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Numéro.
			$		$			$		$		$		$								
1	King	42	38260	67655	40535	1224	....	....	....	...	18	14750	2	6400	500	22075	.....	....	.....	936	725391	1
2	Queen	47	25675	44755	23087	710	..	....	...	.....	.	.....	....	......	....	6435	52275	....	500	537	562709	2
3	Prince	85	45188	106695	53810	1814	2	140	5	155	8	9900	...	......	....	21173	1000	200	11180	2686	740609	3
	Totaux	174	109123	219105	117432	3748	2	140	5	155	26	24650	2	6400	500	49683	53275	200	11680	4159	2028709	

TABLEAU indiquant la quantité et la valeur du poisson pris, etc.—Ile du Prince-Edouard—1896—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.															Produits du poisson.				Valeur totale.	Numéro.
		Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin, séché, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Flétan, liv.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Huitres, brls.	Petite morue, liv.	Seiche, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gall.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson servant d'engrais, barils.	Guano de poisson, tonnes.	$ c.	
1	King	14240	....	75	12095	25915	1000	18200	11500	350	260	139	15	3500	46	700	13150	16750	...	515	370,519 24	1
2	Queen	4925	1	1155	235	40	1100	6225	419100	530	275	345	11357	200	105	....	2400	3600	125	723	228,990 51	2
3	Prince	3652	....	....	1715	1965	....	.....	248600	10	26	176	18842	100	....	....	3213	13566	...	552	376,616 06	3
	Totaux	22817	1	1230	14045	27920	2100	24425	679200	890	561	660	30214	3800	151	700	18763	33916	125	1790	976,125 81	

RÉCAPITULATION.

TABLEAU indiquant le rendement et la valeur des différentes pêcheries de la province de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon, en conserves	liv.	500	0 15	....	75 00
Hareng, salé	brls.	49,683	4 50	223,573 50	
do frais	liv.	53,275	0 01	532 75	
do fumé	"	200	0 02	4 00	
					224,110 25
Maquereau, frais	"	11,680	0 12	1,401 60	
do salé	brls.	4,159	14 00	58,226 00	
					59,627 60
Homard	liv.	2,028,709	0 14	....	284,019 26
Morue, salée	qtx.	22,817	4 50	102,676 50	
Langues et noues de morue	brls.	1	10 00	10 00	
					102,686 50
Egrefin, séché	qtx.	1,230	3 50	....	4,305 00
Merluche, séchée	"	14,045	3 00	42,135 00	
do noues	liv.	27,920	0 50	13,960 00	
					56,095 00
Flétan	"	2,100	0 10	....	210 00
Truite	"	24,425	0 10	....	2,442 50
Eperlan	"	679,200	0 05	....	33,960 00
Gasparot	brls.	890	4 00	....	3,560 00
Moules	"	561	3 00	....	1,683 00
Anguille	"	660	6 00	....	3,960 00
Huîtres	"	30,214	4 00	....	120,856 00
Petite morue	liv.	3,800	0 05	....	190 00
Seiche	brls.	151	4 00	....	604 00
Poisson commun et mêlé	"	700	2 00	....	1,400 00
Huile de poisson	galls.	18,763	0 40	....	7,505 20
Poisson servant de boitte	brls.	33,916	1 50	....	50,874 00
do d'engrais	"	125	0 50	....	62 50
Guano de poisson	ton'x.	1,790	10 00	....	17,900 00
Total pour 1896		....	....	....	976,125 81
do 1895		....	....	....	976,836 64
Diminution		....	....	....	710 83

RÉCAPITULATION.

Nombre et valeur des navires, bateaux, rets, pièges, etc., employés dans les pêcheries de la province de l'**Ile du Prince-Edouard**, saison de 1896.

Nombre.	Articles.	Valeur.	Valeur totale.
		$	$
17	Navires, 493 tonneaux (86 hommes)	12,050	
2,069	Bateaux (4,668 hommes)	55,551	
86,209	Rets à mailler, brasses	31,820	
18	Seines, 6,850 brasses	4,750	
1	Rets à trappes	500	
396	Lignes traînantes	6,490	
124	Rets à éperlan	2,930	
			114,091
174	Etablissements de conserves (3,748 employés)	109,123	
219,105	Trappes à homard	117,432	
			226,555
2	Glacières	140	
5	Boucans et poissonneries	155	
26	Jetées et quais	24,650	
2	Bateaux à vapeur et semaques	6,400	31,345
	Valeur totale		371,991

ANNEXE Nº 6.

QUÉBEC.

RAPPORT DU COMMANDANT WM WAKEHAM SUR LES PÊCHERIES DU GOLFE SAINT-LAURENT POUR L'ANNÉE 1896, Y COMPRIS UN RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

BASSIN DE GASPÉ, 2 janvier 1897.

A l'honorable ministre de la
Marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la division du golfe, province de Québec, pour l'année 1896, avec un résumé des rapports des gardes-pêche locaux et divers relevés statistiques.

Les relevés accusent une augmentation considérable dans le rendement des pêcheries.

D'un autre côté, les prix obtenus ont été plus bas que d'habitude, et les exportateurs ont fait moins de profits que les années précédentes.

La valeur du rendement des pêcheries pour l'année 1896 est estimée à $1,674,586.03, contre $1,518,829.43 en 1895, soit une augmentation de $155,756.60.

MORUE.

On a commencé à pêcher la morue de bonne heure, et sur la côte sud la pêche d'été, qui finit vers le 15 d'août, a donné d'aussi bons résultats que par le passé. Sur la côte nord, à l'ouest de Natashquan, durant la même saison, la morue n'a pas été aussi abondante que d'habitude. Le fait est qu'à l'extrémité occidentale de cette côte, de Moisie à Manicouagan, la pêche d'été a presque complètement manqué. De violents vents d'ouest ont régné et ont tenu au large les poissons dont se nourrit la morue. En outre, il est arrivé souvent que les bateaux n'ont pu pendant plusieurs jours de suite prendre la mer. A Natashquan et en aval de cet endroit en gagnant l'est jusqu'aux îles de Sainte-Marie, la morue a été plus abondante que d'habitude, et les bateaux qui se sont aventurés dans ces parages ont fait une bonne pêche. Dans les environs du cap Whittle, plusieurs navires de la Nouvelle-Ecosse ont pris chacun plus de 1,200 quintaux de morue dans l'espace de 3 semaines. En aval de Sainte-Marie en descendant jusqu'à Blancs-Sablons, la pêche a été irrégulière, les bancs de morue n'ayant paru que çà et là et n'étant demeurés que peu de temps au même endroit. A Blancs-Sablons et en descendant jusque dans le détroit de Belle-Ile, la pêche a été exceptionnellement bonne, les havres et les anses ayant été quelquefois encombrés de poissons. On a cru que la présence de cette énorme quantité de morues était due aux glaces qui s'étaient amoncelées au large de la côte du Labrador, ce qui aurait empêché les poissons de descendre vers le nord et les aurait forcés de s'engager dans le détroit. Comme la pêche en plusieurs endroits du Grand-Labrador a manqué, c'est bien là selon toute apparence la seule manière d'expliquer la chose.

La morue a été très abondante pendant la saison de pêche d'automne, qui commence avec le mois de septembre et finit avec le mois d'octobre, mais malheureusement le temps a été mauvais, et on n'a pu faire que peu de pêche relativement parlant. Un grand nombre de bateaux ont été détruits ou endommagés. A Percé, dans la nuit du 1er octobre, plus de 40 bateaux ont été perdus ou avariés au point de ne plus pouvoir servir pendant le reste de la saison.

Ces accidents, qui se répètent constamment, font voir la nécessité qui s'impose d'établir dans les grands centres de pêche des abris pour les bateaux pêcheurs. Le

malheur qui est arrivé aux pêcheurs de Percé n'est qu'une bagatelle comparé aux désastres qui surviennent sans cesse par suite du manque d'abris le long d'une grande partie de la côte. A la moindre apparence de mauvais temps, ou les pêcheurs n'osent pas s'aventurer au large, ou bien s'ils se trouvent alors sur les fonds de pêche ils sont obligés de lever l'ancre et de gagner le rivage au plus tôt. Il est très difficile d'échouer un bateau pesant lorsque la mer est grosse. Puis, une fois qu'un bateau a été mis en lieu sûr, plusieurs jours sont perdus avant qu'on puisse le relancer et le lester de nouveau, car si un bateau peut être échoué avec de fortes vagues sur le rivage, il faut une eau absolument calme pour le relancer. Il est certain qu'à un poste exposé comme Percé un quart de la saison de pêche est perdu de cette façon, et il en est de même jusqu'à un certain point à tous les postes où il n'y a pas de havres de refuge. Par suite de la nécessité d'échouer les bateaux, on est forcé de construire ceux-ci assez légers et assez petits pour qu'ils puissent être maniés facilement. Il s'en suit que les bateaux dont se servent nos pêcheuis ne peuvent contenir qu'une faible quantité de poisson et qu'ils ne peuvent s'éloigner assez du rivage pour atteindre les bancs du large, lorsque la pêche côtière manque. En un mot, ils ne sont pas aussi solides, aussi sûrs et aussi spacieux qu'ils devraient l'être. Sans doute il est impossible de construire des brise-lames partout où l'on en demande, mais à certains postes du centre, qui seraient choisis par des experts impartiaux, on devrait établir des havres de refuge, où les bateaux pourraient se mettre à l'abri. En protégeant le pêcheur contre les pertes et en agrandissant son champ d'opérations, on diminuerait ses dépenses. Notre industrie de pêche n'a jamais eu autant besoin de cette aide qu'aujourd'hui, où, à raison de diverses circonstances nos exportateurs se trouvent virtuellement exclus de tous leurs marchés habituels. En Espagne, au Portugal et sur tout le littoral de la Méditerrannée, les pêcheurs français, auxquels des primes si fortes sont payées, nous ont supplantés, tandis que sur la plupart des marchés de l'Amérique du Sud et des Antilles, par suite du taux élevé des droits et de la pauvreté du peuple, due à la fréquence des guerres civiles, il est impossible de vendre notre morue sèche à des prix tant soit peu rémunérateurs.

SAUMON.

Le saumon a abondé partout, et ceux qui en ont fait la pêche ont obtenu de très bons résultats. Le tableau suivant indique le rendement de ce poisson pour les vingt dernières années :—

Année.	Quantité. liv.
1877	873,553
1878	1,175,160
1879	903,856
1880	469,140
1881	364,065
1882	452,707
1883	489,975
1884	556,858
1885	652,098
1886	496,612
1887	638,321
1888	622,907
1889	556,817
1890	568,854
1891	638,077
1892	672,740
1893	658,280
1894	756,181
1895	569,136
1896	933,517
Total	12,848,854

Le tableau ci-haut fait voir qu'une seule fois durant les 20 dernières années la pêche de 1896 a-t-elle été excédée. Par le même tableau on voit que de 1877 à 1886 la pêche totale a été de 6,234,024 livres, tandis que durant les 10 dernières années, de 1887 à 1896, elle a atteint 6,614,830 livres. Ces chiffres sont assez exacts, et ils ne sont certainement pas exagérés, car ils ne comprennent pas ce qui a été pris par les pêcheurs à la ligne, qui ne rendent pas régulièrement compte de leurs pêches. Je dois dire ici que le nombre de ceux qui pêchent le saumon à la ligne pour se divertir est aujourd'hui deux fois plus considérable qu'en 1877. L'industrie de la pêche du saumon s'est ainsi maintenue dans un état florissant malgré une légère augmentation dans le nombre des postes de pêche au filet. Dans le cours de ces dernières années, nous avons réussi à faire disparaître un grand nombre de rets de quelques-uns des estuaires qui étaient encombrés. On en est arrivé là sur quelques rivières en annulant et en ne renouvelant pas les permis de ceux qui avaient quitté la côte, ou dans le cas de la mort du détenteur de plus d'un permis, en n'octroyant qu'un seul permis à son successeur. Sur d'autres rivières, telles que la Grande-Cascapédia, la Grande-Rivière et la rivière Saint-Jean, les pêcheurs au filet ont été désintéressés par les pêcheurs à la ligne. En vertu d'un arrangement entre les pêcheurs au filet et les pêcheurs à la ligne, ceux-là se sont engagés à ne pas pêcher dans les estuaires, les pêcheurs à la ligne leur allouant en retour un montant égal à la valeur du rendement annuel des fonds de pêche concédés. Le ministère a consenti à ne pas octroyer de nouveaux permis pour pêcher dans les estuaires lorsqu'un arrangement de ce genre aura été fait. De cette façon, les détenteurs de permis pour pêcher dans les estuaires se trouvent libéralement indemnisés de la perte de leur pêche, et les pêcheurs à la ligne obtiennent de meilleurs résultats. Il n'y a pas de doute que cela permet à un plus grand nombre de poissons reproducteurs de survivre dans les rivières, et partout où ce système a été suivi la pêche s'est sensiblement améliorée.

Entre le cap Whittle et Blancs-Sablons peu de gros saumons ont été pris, mais on a aperçu une foule de saumoneaux qui passaient à travers les rets à mailler ordinaires de 5 pouces, employés sur cette partie de la côte. Je recommande fortement qu'aucun changement ne soit fait au système actuel, c'est-à-dire que le nombre des rets soit diminué graduellement dans les estuaires, que l'arrangement par lequel les pêcheurs à la ligne sont encouragés à désintéresser ceux qui ont des permis pour pêcher dans les estuaires soit continué, et que le nombre des postes de pêche au rets ne soit nulle part augmenté.

HOMARD.

Le rendement du homard a été un peu plus considérable qu'en 1895, mais cela est dû uniquement à une augmentation dans le nombre des trappes tendues, comme le fait voir le tableau suivant :—

	Nombre de trappes tendues.	Livres de conserves fabriquées.
1895	88,036	1,002,492
1896	94,551	1,158,822
Augmentation en 1896	6,515	156,330

Le nombre des homarderies va toujours en augmentant, et le homard se pêche aujourd'hui en plusieurs endroits où l'on ne jugeait pas à propos autrefois de faire la pêche parce que peu de homards s'y rencontraient. Plusieurs nouvelles homarderies seront établies dans le cours du printemps prochain le long de la côte sud du golfe, dans cette partie du comté de Gaspé s'étendant à l'ouest du cap des Rosiers.

Si l'on ne veut pas que le homard disparaisse complètement, il faudra prendre des mesures énergiques pour restreindre autant que possible la pêche de ce crustacé. Nous contrôlons absolument le marché, car depuis l'adoption du règlement aujourd'hui en vigueur tout le long de la côte de la Nouvelle-Angleterre, augmentant le minimum de taille des homards qu'il est permis de prendre, la fabrication des

conserves se trouve virtuellement prohibée là. Dans ces conditions, je crois que nous sommes pleinement justifiables soit de porter à un chiffre plus élevé le minimum de taille des homards pouvant être pris, ou de restreindre considérablement les opérations de pêche.

Il y a une demande illimitée pour les conserves de homard, le prix de cette denrée va constamment en montant, et l'on ne met de homard en conserve nulle part en dehors du Canada, de sorte que nous n'avons pas de concurrence à craindre de l'étranger. Dans ces circonstances et étant donné que le homard se fait de plus en plus rare, le temps est arrivé de prendre les moyens de mettre un terme aux méthodes destructives qui sont employées. Si l'on diminuait considérablement la production et si l'on exigeait plus de soin dans la préparation des conserves, le prix hausserait en proportion, et je ne vois pas comment les fabricants de conserves et les pêcheurs pourraient en souffrir, tandis que l'avenir de l'industrie se trouverait ainsi assuré.

HARENG.

La pêche du hareng a été un peu meilleure qu'en 1895. Au printemps, ce poisson a été abondant dans toute l'étendue du golfe, mais tout ce qui a été pris a été employé comme boitte ou comme engrais. Autrefois un commerce important en fait de hareng se faisait entre les ports du golfe et Boston, mais l'imposition d'un droit sur le poisson salé qui suivit l'abrogation du traité de réciprocité mit fin à ce commerce. A l'heure qu'il est le marché pour le hareng salé est limité à la province de Québec, mais si l'on apportait plus de soin dans le caquage du poisson et si une stricte inspection était exigée, la demande pour cette denrée augmenterait.

MAQUEREAU.

Le rendement du maquereau accuse encore une diminution, soit 6,835 barils, contre 7,653 en 1865. Ce résultat a beaucoup désappointé les pêcheurs, car, vu la présence en 1894 et 1895 d'immenses bancs de jeunes maquereaux dans toute l'étendue du golfe, ils s'attendaient à faire une meilleure pêche en 1896. Les pêcheurs à la ligne de l'île de la Madeleine continuent à se plaindre que les innombrables rets à mailler tendus par les navires étrangers tout autour de l'île leur causent beaucoup de préjudice. Ils suggèrent que l'usage de rets à mailler pour la pêche du maquereau soit interdit entre le 15 juillet et le 1er octobre.

ÉPERLAN.

L'éperlan continue à abonder, surtout dans l'estuaire de la Ristigouche, où la pêche se fait en grand sous la glace au moyen de rets à poche, pendant les mois de janvier et de février. Cette pêche, qui ne se poursuit que depuis quelques années, donne de l'occupation à un grand nombre d'hommes qui autrement auraient de la difficulté à trouver de l'ouvrage durant l'hiver. Quelques fois, d'énormes coups de filet sont faits; on cite des gens qui auraient encaissé $200 après quelques jours seulement de pêche.

Ce sont là sans doute des cas exceptionnels, mais les pêcheurs en général font de bons profits. L'éperlan abonde dans la plupart des rivières de la rive nord, mais dans la saison où l'on pourrait le pêcher la navigation se trouve arrêtée et il est impossible de faire parvenir le poisson sur le marché.

PHOQUES.

Il a été pris à peu près le même nombre de phoques qu'en 1895. La baisse considérable dans la valeur de l'huile n'est pas de nature à encourager nos pêcheurs à chasser le phoque sur la glace, pendant les mois de mars et d'avril, aussi vigou-

reusement que dans le temps où l'huile valait au delà de deux fois plus par gallon qu'à l'heure qu'il est. Comme les navires qu'il faut pour opérer sur la glace doivent être construits et équipés d'une manière spéciale, il s'en suit qu'à mesure que les bâtiments deviennent hors de service ou se perdent, ils ne sont pas remplacés. Le nombre des phoques a indubitablement augmenté dans le golfe, et plusieurs navires de Terreneuve ont fait une bonne chasse, le printemps dernier, entre la Pointe Riche et l'extrémité orientale d'Anticosti.

POISSON SERVANT D'APPAT.

Les poissons qu'on emploie comme appât, tels que le hareng, le capelan, la seiche et le lançon, sont aussi abondants que jamais. Les règlements ont été bien observés, sauf quelques infractions à la loi qui ont été promptement signalées par les gardes-pêche.

Comme il a été décidé que je ne serais plus chargé de l'inspection des pêcheries du golfe, je tiens à offrir mes sincères remerciements aux gardes-pêche, aux pêcheurs, et à tous ceux qui se sont efforcés de rendre ma tâche facile et agréable. La condition des pêcheries du golfe, surtout de celles du saumon, sur lesquelles les règlements portent principalement, est la meilleure preuve que la loi a été fidèlement observée et consciencieusement appliquée.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE LOCAUX.

COMTÉ DE BONAVENTURE—SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE.

Le garde-pêche Verge signale une forte augmentation dans le rendement du saumon, soit 82,291 livres, contre 40,362 livres en 1895. La pêche à la mouche dans le haut de la rivière Ristigouche a aussi été exceptionnellement bonne.

Il y a eu aussi une amélioration sensible dans la pêche de l'éperlan, le rendement de ce poisson ayant été de 739,630 livres, contre 577,558 livres en 1895. Ces énormes pêches ne paraissent pas avoir affecté le mouvement de la reproduction, car durant la fraie, en printemps, les éperlans ont été plus nombreux que jamais depuis 50 ans. Il n'y a pas de doute que cela est dû uniquement à la défense de pêcher pendant le printemps, saison où, jusque tout récemment, les cultivateurs avaient l'habitude de prendre de grandes quantités d'éperlans pour engraisser leurs terres.

M. Verge est d'avis que l'on devrait permettre aux pêcheurs de commencer à pêcher l'éperlan avant le 1er décembre. Il n'est pas en faveur d'une prolongation de temps à la fin de la saison, vu qu'alors la valeur de l'éperlan commence à baisser et que le temps est si doux qu'une grande quantité de poissons se perd ou se gâte en transit.

Les règlements de pêche ont été bien observés, sauf quelques infractions à la loi qui ont été promptement signalées au ministère.

SUBDIVISION DE CARLETON.

Le garde-pêche Dagneau dit que le rendement du saumon a été d'un tiers plus considérable qu'en 1895. La morue a été rare en été, mais abondante en automne. Cependant, il a été fait très peu de pêche, car dans les derniers jours de la saison, alors que le poisson abondait, le temps a été trop mauvais pour permettre aux pêcheurs de gagner les fonds de pêche. Aucune infraction aux règlements n'a été signalée.

SUBDIVISION DE BONAVENTURE.

Le garde-pêche Smith signale une forte augmentation dans le rendement du saumon. La pêche du homard a commencé durant la première semaine de mai. Trois homarderies ont été en opération, et la production des conserves a été un peu plus considérable que l'année précédente. Au printemps, le hareng a été abondant tout le long du rivage dans la subdivision. La pêche de la morue a été assez bonne jusque vers la dernière semaine d'octobre, alors que le temps a été trop mauvais pour que l'on continuât à pêcher. Les règlements de pêche ont été bien observés.

SUBDIVISION DE PORT-DANIEL.

Le garde-pêche Ross dit que la pêche de la morue a été meilleure que l'année précédente, mais les prix reçus par les pêcheurs ont été beaucoup plus bas que par le passé. Le rendement du hareng a été à peu près le même que d'habitude. La production des conserves de homard accuse une légère augmentation, mais cela est dû à ce que le temps a été beau pendant la saison de pêche et à ce que plus de trappes ont été tendues. Le rendement du saumon a atteint à peu près la moyenne. Les règlements ont été bien observés.

COMTÉ DE GASPÉ.

SUBDIVISION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Le garde-pêche Jones signale une légère augmentation dans le rendement de la morue. Au commencement de la saison, la pêche de ce poisson a été excellente, mais vers l'automne, par suite du mauvais temps, les résultats obtenus ont été médiocres. La pêche du homard n'a pas été aussi bonne qu'en 1895, et si le rendement de ce crustacé s'est accru, c'est dû à une considérable augmentation dans le nombre des trappes. La pêche du saumon a été meilleure qu'en 1895, mais le rendement du hareng n'a pas atteint la moyenne.

SUBDIVISION DE GASPÉ.

Le garde-pêche Annett dit que la pêche a été bonne en général. La morue accuse une augmentatation de 9,095 quintaux, bien que par suite du mauvais temps la pêche d'automne a manqué. Le saumon pêché au rets accuse une forte augmentation, soit 62,648 livres de plus qu'en 1895. Le rendement du hareng a été moins considérable que l'année précédente ; c'est dû à ce que le mauvais temps a nui à la pêche d'automne. La pêche du homard a été presque exactement la même qu'en 1895, mais il y a eu plus de trappes de tendues. Le rendement du maquereau a été très faible, ce poisson ayant été rare partout. La pêche de l'éperlan a été bonne, accusant une augmentation de 11,757 livres. Deux individus ont été condamnés à l'amende pour avoir pêché le saumon illégalement ; à cette exception près, les règlements ont été bien observés.

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD.

Le garde-pêche Thériault n'a pas transmis de rapport concernant sa subdivision. La pêche de la morue a été bonne en été, mais a manqué en automne, à cause du mauvais temps. Dans cette subdivision le saumon n'est pêché au rets qu'à un poste peu important. Une homarderie contrôlant 500 trappes a été établie à l'Anse de la rivière au Renard ; la pêche a été bonne et les pièces prises de belle taille. Jamais auparavant on navait pêché le homard dans un but commercial à l'ouest du cap de Gaspé. On se proprose d'ériger un certain nombre de homarderies, l'année prochaine, vu que le homard, à ce que disent les pêcheurs, est abondant dans ces parages.

SUBDIVISION DE MONT-LOUIS.

Le garde-pêche Lemieux dit que la pêche de la morue a été à peu près comme d'habitude durant l'été, mais a complètement manqué à l'automne, par suite du mauvais temps. Le hareng a abondé durant toute la saison. Le saumon a été plus abondant qu'à l'ordinaire. Il n'a pas été vu de maquereaux sur la côte. Les marsouins blancs n'ont pas visité la côte en aussi grand nombre ni aussi souvent que d'habitude; par le passé on a prétendu qu'ils chassaient les autres poissons, mais leur absence, l'année dernière, ne paraît pas avoir amélioré la situation.

SUBDIVISION DE SAINTE-ANNE-DES-MONTS.

Le garde-pêche Sasseville dit que le rendement de la morue a été moins fort que d'habitude, bien qu'à peu près le même nombre d'hommes que d'habitude aient pêché ce poisson. La morue se fait de plus en plus rare dans la rivière. Le hareng a été très abondant, environ 2,000 barils en ayant été pris. La pêche du saumon a manqué; ce poisson n'a été pêché que sur une petite échelle, et par suite du mauvais temps qu'il a fait pendant la saison de pêche il est arrivé souvent que les filets ont été déplacés par les vagues. La pêche à la mouche dans la rivière Sainte-Anne a été excellente; 350 saumons pesant 20 livres en moyenne ont été pris à la ligne. Il n'a pas été vu de maquereaux sur la côte et le capelan a été rare. Les règlements de pêche ont été bien observés.

SUBDIVISION DES ÎLES DE LA MADELEINE.

Le *garde-pêche Chevrier* dit que les navires qui ont fait la pêche du phoque sur la glace, pendant le mois d'avril, ont obtenu de piètres résultats. Les phoques ont aussi été rares sur la glace côtière. La pêche du hareng a été pauvre au commencement du printemps, le temps orageux et froid qu'il a fait ayant tenu le poisson au large; plus tard, cependant, une amélioration s'est produite. Les pêcheurs de la localité n'ont pas réussi aussi bien que d'habitude par suite de la présence d'un rets à trappe qui est resté tendu tout le temps et dont le propriétaire a fourni aux navires occupés à pêcher la morue toute la boitte dont ils avaient besoin. La pêche du maquereau n'a pas été aussi bonne que par le passé. Les pêcheurs de la localité attribuent la rareté de ce poisson aux nombreux rets que tendent tout autour des îles les équipages des navires; on prétend aussi que le fait de préparer le poisson sur les fonds de pêche y est pour quelque chose. M. Chevrier est d'avis que l'usage de rets à mailler pour pêcher le maquereau ne devrait pas être permis entre le 15 juillet et le 1er octobre. La pêche de la morue a été meilleure que l'année précédente. La production des conserves de homard a été plus considérable que l'année précédente; la chose est due à une considérable augmentation dans le nombre des homarderies et des trappes. M. Chevrier dit que beaucoup de homard a été mis en conserve illégalement, malgré toute la surveillance exercée par les gardiens locaux. Plusieurs trappes ont été détruites. M. Chevrier ajoute que le meilleur moyen d'empêcher la pêche du homard pendant la saison réservée est de tenir un côtre sur les pêcheries.

COMTÉ DU SAGUENAY,

SUBDIVISION DE LA POINTE-DES-MONTS.

Le garde-pêche Comeau dit que les grands vents du nord et du nord-ouest qui ont régné pendant tout le cours de la saison ont été défavorables à la pêche de la morue et du hareng. Le rendement du saumon a été très considérable, soit 77,638 livres (non compris les pêches des pêcheurs à la ligne), contre 30,758 livres en 1895. Le temps n'a pas été favorable aux pêcheurs, et ceux-ci ont perdu plusieurs jours à répa-

rer les dommages causés à leurs rets. Le saumon a été abondant dans toutes les rivières de la subdivision. Le maquereau a été rare et s'est tenu loin du rivage. Une foule de marsouins blancs ont été vus à diverses reprises ; on en a tué quelques-uns, mais la pêche n'en a pas été faite activement. La chasse du phoque, en hiver, a été bonne, le nombre total de pièces prises ayant dépassé la moyenne. L'éperlan a abondé. Vu le manque de communication, la pêche de ce poisson est limitée aux besoins de la localité. La pêche des perles se fait sur une grande échelle dans quelques-unes des rivières à saumon, et il faudrait des règlements pour la contrôler, attendu que les saumons sont dérangés sur les frayères, et il arrive souvent que les œufs sont détruits. On trouve des perles dans les moules d'eau douce qui se rencontrent dans toutes les rivières. La pêche à la ligne du saumon et de la truite a été bonne sur toutes les rivières de la subdivision, les résultats obtenus ayant dépassé la moyenne.

SUBDIVISION DE MOISIE.

Le garde-pêche Mignault dit que la pêche du saumon a commencé le 20 mai et a fini le 23 juillet. Le rendement de ce poisson a été très considérable, ayant atteint 223,122 livres, soit une augmentation de 81,320 livres sur le chiffre de l'année précédente. Entre le 15 juin et le 9 juillet, 449 saumons ont été pris à la mouche sur la rivière Moisie. Ceux qui ont pêché le saumon sur la côte avec des rets ont obtenu de piètres résultats à cause du mauvais temps. Le rendement de la morue a été insignifiant ; c'est dû à ce que le capelan et le hareng, poissons dont se nourrit la morue, ont été tenus au large par les grands vents qui ont régné. La pêche du maquereau a complètement manqué comme par le passé. La misère règne sur la côte par suite de l'insuccès de la pêche de la morue.

SUBDIVISION DE MINGAN.

Le garde-pêche DuBerger dit que le rendement de la morue a été de 8,850 quintaux moins considérable qu'en 1895 ; c'est en partie dû à ce que moins de bateaux sont venus de la côte sud faire la pêche. Comme il n'est pas profitable d'exporter ce poisson sur les marchés étrangers, les marchands n'en achètent qu'une faible quantité. La pêche du saumon au filet a été excellente, le rendement de ce poisson ayant atteint 73,900 livres, contre 2,200 livres en 1895 ; il y a eu aussi une augmentation de 47 barils dans les salaisons. La chasse du phoque, bien que de beaucoup inférieure à la moyenne atteinte par le passé, accuse pour l'année dernière une augmentation de 1,330 peaux et de 5,210 gallons d'huile sur les chiffres de l'année 1895. La pêche du hareng a manqué; cela est dû à l'absence des bancs de harengs que l'on avait coutume de rencontrer, en automne, sur les côtes du Labrador et de Terreneuve. Les navires venus de la Pointe aux Esquimaux sont retournés avec seulement 370 barils en tout. M. DuBerger demande que certaines réparations soient faites à la cabane où il demeure, à Mingan, la cabane en question appartenant au ministère.

SUBDIVISION DE NATASHQUAN.

Le *garde-pêche Gaudin* dit que la chasse du phoque, au printemps, n'a atteint que la moyenne. Ce gibier a abondé, mais vu la condition de la glace les pêcheurs n'ont pu en approcher. La pêche du saumon a été la meilleure qui ait été faite depuis 10 ans. L'amélioration s'est surtout fait sentir dans les estuaires des rivières Natashquan et Agwanus ; les résultats obtenus par ceux qui ont pêché le saumon au filet sur la côte n'ont pas dépassé la moyenne. Les pêcheurs à la ligne ont bien réussi sur la Natashquan, 250 pièces ayant été prises avec 4 lignes dans l'espace d'à peu près 3 semaines. Des conserves de homard ont été fabriquées sur une petite échelle dans deux homarderies mobiles. La pêche de la morue, bien qu'ayant commencé tard, a été excessivement bonne et a duré plus longtemps que d'habitude. Le rendement de ce poisson a été au delà de deux fois plus considérable qu'en 1895. Si on a

commencé tard à pêcher la morue, c'est parce que le capelan n'a fait son apparition que le 23 juin. Le hareng a été rare pendant tout le cours de la saison. Les lois de pêche ont été bien observées et aucune amende n'a été imposée.

SUBDIVISION DE SAINT-AUGUSTIN.

Le *garde-pêche LeGouvie* n'a pas transmis de rapport. Je suis cependant en mesure de dire que la morue a été très inégalement distribuée. Ce poisson a été exceptionnellement abondant à l'extrémité occidentale de la subdivision entre Romaine et Harrington. Les navires qui ont opéré sur cette partie de la côte à la fin de juin et au commencement de juillet ont très bien réussi, plusieurs d'entre eux étant repartis remplis de poisson après une couple de semaines seulement de pêche. Au large de la côte orientale de la subdivision, la pêche a manqué, la morue se tenant hors de la portée des pêcheurs. La pêche du saumon a manqué. On a remarqué une foule de petits saumons pesant de 5 à 6 livres; ces saumoneaux passaient naturellement à travers les mailles réglementaires de 5 et 6 pouces. Les pêcheurs s'accordent à dire que les pêcheries du saumon sont en train d'être ruinées par les innombrables trappes à morue que l'on tend depuis quelques années. La pêche du phoque au filet a atteint à peu près la moyenne. Le hareng n'a pas été abondant, bien que de bons coups de filets aient été faits à la baie de Mouton et à Meccatina.

SUBDIVISION DE BONNE-ESPÉRANCE.

M. Whitely dit que la pêche du saumon a été médiocre. Ici comme dans la subdivision à l'ouest on a vu une foule de petits saumons, et la même chose, paraît-il, aurait été remarquée au Labrador. Le rendement de la morue a atteint la moyenne; ce poisson a été exceptionnellement abondant à l'est de la frontière dans le détroit de Belle-Ile. Le capelan et le lançon ont été très abondants, et les pêcheurs n'ont eu aucune difficulté à se procurer la boitte dont ils avaient besoin. Les colons pêchent maintenant la morue avec des trappes au lieu de se servir de seines. Ce changement est favorable à la pêche à la ligne, car les trappes, étant sédentaires, ne troublent pas le poisson comme le faisaient les seines. La morue sèche s'est bien vendue, et à l'exception des fainéants que l'on rencontre partout, toutes les familles demeurant dans la subdivision sont bien approvisionnées pour l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. WAKEHAM.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE EN LA PROVINCE DE QUÉBEC (NON COMPRIS LA DIVISION DU GOLFE) POUR L'ANNÉE 1896.

RIVE SUD DU FLEUVE SAINT-LAURENT À PARTIR DU CAP CHATTE JUSQU'À LA POINTE-LÉVIS.

Le garde-pêche Johnny Joncas dit que la pêche de la morue et celle du flétan sur la rive sud est complètement manqué. Le grand nombre de baleines blanches qui rôdent dans ces parages chassent la morue. Le rendement du hareng et celui du saumon ont été assez considérables. Une foule de saumons ont remonté la rivière Matane, mais il en a été pris seulement 50 par les pêcheurs à la ligne. Les règlements de pêche ont été bien observés. M. Joncas a soupçonné certaines personnes d'avoir pêché le saumon au dard dans le haut de la rivière Matane, mais il n'a pu obtenir de preuves convaincantes contre elles. La valeur du rendement total des pêcheries du district de Matane est portée à $17,850, soit une augmentation de 50 pour 100 sur le chiffre de l'année précédente.

Le garde-pêche L. E. Grondin dit que le saumon a paru être rare sur cette partie de la rive sud du Saint-Laurent. La sardine a été peu abondante. Le hareng a abondé et est resté jusqu'au mois de novembre. Les pêcheurs se conforment à contre-cœur au règlement les forçant de tenir leurs enclos ouverts le dimanche, mais ce règlement est mieux observé que par le passé. Le rendement total des pêcheries de ce district est évalué à $46,500, soit une augmentation de plus de 30 pour 100, comparativement au chiffre de l'année précédente.

Le garde-pêche H. Martin signale une sensible amélioration dans la pêche en ce qui concerne le saumon, l'alose, le hareng, l'esturgeon et l'anguille. Il a été pris moins de sardines et de poisson communs qu'en 1895. Le rendement du hareng, notamment, accuse une augmentation de près de 4,000 barils. Les lois de pêche ont été en général bien observées, et aucune infraction aux règlements n'est venue à la connaissance de M. Martin. Le rendement total des pêcheries de ce district est estimé à $35,000, soit une augmentation de $11,000 sur le chiffre de l'année précédente.

Le garde-pêche Napoléon Levesque dit que le rendement des pêcheries auxquelles il est préposé a été au-dessous de la moyenne. Il attribue cela au mauvais temps qu'il a fait pendant la saison de pêche, et que près d'un tiers de la pêche est consommé sur les lieux et le reste est vendu sur le marché de Québec. Deux individus ont été surpris à pêcher avec des rets à la Rivière-du-Loup sans permis, c'est là la seule infraction à la loi qui ait été signalée.

Le garde-pêche X. Pelletier dit que malgré que le rendement des pêcheries de son district n'ait pas diminué, les eaux sont moins poissonneuses que par le passé. Le saumon, l'alose et le bar, qui autrefois étaient abondants, ne se rencontrent aujourd'hui que peu souvent sur la côte. L'esturgeon se fait de plus en plus rare chaque année. La sardine a abondé surtout à Kamouraska et à Saint-André, où une sardinière a été en opération durant l'été ; il est sorti de cette sardinière près de 1,000 caisses de cent boîtes chacune. Les anguilles continuent à être abondantes, et lorsque la saison est favorable l'on en prend beaucoup, surtout après quelques jours de grands vents du nord-est ; mais quand la température est haute et que le temps est calme la pêche est faible. Le rendement total des pêcheries de ce district est évalué à $29,500, à peu près la même chose que l'année précédente.

Le garde-pêche O. V. Beaubien signale la réapparition de l'alose dans les eaux de sa circonscription, le rendement de ce poisson ayant atteint 80,000 livres. Comme il a beaucoup venté pendant l'automne, la pêche de l'anguille a été très bonne. La pêche de l'éperlan à la seine a presque entièrement été abandonnée. Sauf 10 pour 100 employés pour la consommation locale, le poisson qui se prend dans ce district est écoulé sur les marchés de la ville de Québec. La valeur du rendement des pêcheries de cette partie du pays est portée à $26,430.

RIVE NORD DU SAINT-LAURENT, À PARTIR DE QUÉBEC JUSQU'À BERSIMIS.

Le *garde-pêche L. P. Huot* dit que le rendement du saumon a été presque nul l'été dernier. La pêche de l'alose s'est améliorée, mais ce sont le bar, le poisson blanc et le maquereau qui ont donné le plus. Bien que le rendement de l'anguille ait été assez considérable, il n'a pas atteint le chiffre de l'année précédente, qui a été une année exceptionnelle. L'éperlan disparaît graduellement. Tout le produit des pêcheurs, évalué à $17,000, a été écoulé sur le marché de Québec.

Le *garde-pêche U. Bhéreur* signale une diminution dans le rendement des pêcheries de son district.

Le *garde-pêche L. N. Catellier*, du district du Saguenay, signale une augmentation de près de 100 pour 100 dans le rendement des pêcheries de ce district, comparativement au chiffre de l'année précédente. Il est vrai qu'en 1895 le mauvais temps avait beaucoup nui aux opérations. Le tableau suivant accuse une augmentation constante dans la pêche du saumon :—

	Liv. de saumon.
1892	48,000
1893	68,780
1894	82,400
1895	76,680
1896	146,820

Ce résultat doit être attribué, du moins en partie, à la transplantation des alevins provenant de la piscifacture de Tadoussac. C'est ce qu'admettent la plupart des pêcheurs. Les divers tributaires de la fameuse rivière Saguenay sont tous, paraît-il, bien peuplés de saumons reproducteurs. Presque tout le saumon pris dans ce district est expédié à Montréal et à Québec.

Dans les enclos en fascines qui sont établis dans ce district on prend du hareng, des sardines, des capelans, et occasionnellement quelques saumons, le tout étant consommé sur les lieux. Il ne se prend jamais de bars dans ces enclos, comme sur la rive sud du Saint-Laurent. Les lois de pêche ont été bien observées sur la rive du Saint-Laurent, mais un grand nombre de rets flottants ont été tendus sur la rivière Saguenay par les propriétaires de goélettes et d'autres personnes, contrairement aux règlements. Quatorze de ces rets ont été confisqués par le gardien Wm Mannings, mais celui-ci n'a pas pu en découvrir les propriétaires.

M. Catellier recommande qu'on mette à sa disposition une chaloupe à vapeur pour faire la patrouille dans le district du Saguenay. Cette chaloupe pourrait aussi être utilisée pour la distribution des alevins, ce qui diminuerait considérablement les dépenses. Le rendement total des pêcheries de ce district est évalué à $32,000, soit une augmentation de $5,000 sur le chiffre de l'année 1895.

DISTRICTS DE L'INTÉRIEUR.

SHERBROOKE ET MÉGANTIC.

Le *garde pêche John McCaw* dit que le lac Aylmer, vaste nappe d'eau située dans le comté de Wolfe,—qui autrefois fourmillait d'achigans, de dorés, de maskinongés, de brochets et de poissons blancs, est devenue, à un moment donné, presque dépeuplée, par suite de l'insuffisance des passes-migratoires et des méthodes destructrices employées, mais aujourd'hui le lac en question donne des signes d'amélioration. Par le passé un grand nombre de rets ont été saisis et détruits par le garde-pêche, ce qui a eu un bon effet. M. McCaw dit que la plupart des braconniers sont si pauvres qu'ils ne peuvent payer les amendes, et que jusqu'ici il s'est montré clément à leur endroit, car s'il les avait fait emprisonner leurs familles auraient été plongées dans la misère. Le garde-pêche ajoute qu'il a employé, mais en vain, tous les moyens de persuasion. Le braconnage se poursuit toujours. On a été même jusqu'à détruire un magnifique bateau dont M. McCaw se servait pour faire la patrouille sur le lac.

La rivière Saint-François est alimentée par le lac Aylmer, et si les barrages qui s'y trouvent étaient pourvus de passes-migratoires efficaces, les pêcheries du lac en bénéficieraient beaucoup. Il y a eu un temps où les saumons se portaient en grand nombre dans la rivière Saint-François pour y frayer. Ceux qui demeurent sur les bords de cette rivière entre Richmond et le lac Aylmer se plaignent que depuis que les barrages ont été construits ils ne prennent que peu de chose.

Le lac Massawippi, dans le comté de Stanstead, est une belle nappe d'eau, fréquantée par le maskinongé, la truite et le poisson blanc, et une foule de gens vont y pêcher durant l'été. La pêche a également été faite à outrance sur le lac, mais dernièrement un club a été formé et ses membres font tous leurs efforts pour protéger les pêcheries et les rendre aussi poissonneuses qu'autrefois.

Le petit lac Magog, qui se trouve à huit milles environ de Sherbrooke, est beaucoup fréquenté pendant l'été. Un club de pêche doit être organisé prochainement pour en protéger les pêcheries.

Le lac Brampton, situé entre les cantons de Brampton et Oxford, est l'un des plus beau endroits de pêche des cantons de l'Est. Des gens venus des environs ont tendu des rets sur les frayères mêmes et ont pris des tonneaux de poisson. Les braconniers ont été jusqu'à employer des matières explosives ; le garde-pêche en a surpris deux sur le fait, et il espère que la leçon qu'il leur a donnée aura un bon effet.

Le petit lac Brampton, qui est une chaîne d'étangs contenant des maskinongés et des truites mouchetées, devrait être protégé. Ici aussi la pêche au rets est faite par des gens à l'aise, dont la conduite a lieu de surprendre. Beaucoup de personnes se plaignent des illégalités qui se commettent, mais il y en a peu qui osent porter des accusations formelles. Les lacs des cantons d'Oxford et de Brampton à eux seuls peuvent approvisionner toute la population des cantons de l'Est de poisson alimentaire. Les fortes sommes d'argent dépensées par les sportsmen et les touristes sont une raison suffisante pour engager les habitants de la localité à conserver les pêcheries.

Le garde-pêche Guy Carr, du comté de Compton, porte le rendement des pêcheries de sa circonscription à 25,000 livres, dont la moitié a été expédiée, le reste ayant été consommé sur les lieux. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été assez bien observés, mais M. Carr dit qu'il est presque impossible d'empêcher complètement la pêche illégale. Le fait que M. Carr a saisi 17 rets à mailler, un bateau et quelques dards, sans parler de l'imposition d'une amende, prouve l'activité que cet officier a déployée. Il y a dans cette division huit passes-migratoires, toutes bien entretenues par les gens intéressés dans la pêche. L'Acte concernant la sciure de bois n'est guère observé ici. Il y a des cours d'eau qui ne valent pas la peine d'être protégés, mais les tributaires du lac Massawappi au moins ne devraient pas être contaminés par de la sciure de bois et des déchets.

DIVISION DE MAGOG ET DE BROME.

Le garde-pêche N. A. Beach, qui est préposé à la surveillance de la rive orientale du lac Memphrémagog, dit que la pêche à la ligne a atteint la moyenne. Le lac Memphrémagog abonde en aloses, carpes, anguilles, etc., depuis que l'usage de rets et de seines a été prohibé, c'est-à-dire depuis dix ans. Les cultivateurs de la localité et d'autres prétendent qu'on devrait leur accorder le privilège de se servir de seines en certains endroits pour prendre les poissons communs qui mangent les œufs des autres poissons. Le pêche au rets étant permise sur le lac du côté du Vermont, les Canadiens trouvent singulier que nous protégions le poisson au profit de nos voisins. Des tentatives de braconnage ont été faits, et M. Beach a saisi un grand nombre de seines et de dards.

BAIE DE MISSISQUOI.

Le garde-pêche P. E. Luke dit qu'il paraît y avoir une diminution considérable dans la pêche du doré et celle du poisson blanc, comparativement aux résultats obtenus par le passé, alors que l'usage de seines était permis. Pendant la saison réservée, des pêcheurs du Vermont ont encombré de rets de tous genres l'étroit chenal entre le lac Champlain et la baie de Missisquoi. Les rets ont été découverts et saisis par

un des gardes-pêche américains, et les permis de ceux à qui ils appartenaient ont été annulés. Il est expédié à New-York les neuf dixièmes du rendement des pêcheries de cette division.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le garde-pêche James Finley dit que le produit des pêcheries de son district, consistant surtout en anguille et en poisson commun, a été presque tout expédié aux Etats-Unis. Il a été fait beaucoup de pêche illégale, 21 saisies ayant été effectuées par M. Finley.

Le garde-pêche J. O. Dion dit que l'eau de la rivière Richelieu est restée plus haute que d'habitude, ce qui a permis aux poissons de remonter les petites rivières pour y frayer. On a vu, une fois la fraie terminée, d'immenses quantité d'alevins. Si cela pouvait continuer quelques années encore, les eaux redeviendraient aussi poissonneuses qu'autrefois. Quelques-uns des pêcheurs, notamment à Saint-Ours, n'ont seiné que durant quelques jours. Le rendement de l'anguille, le principal poisson de cette division, a été de 18,150 livres; presque tout ce qui se prend en fait d'anguille est expédié aux Etats-Unis. Les autres espèces de poisson, à l'exception du doré, ont donné plus que l'année précédente, surtout le brochet et la perche. Peu d'infractions aux règlements de pêche sont venues à la connaissance de M. Dion. Une couple d'individus ont été surpris à pêcher la nuit sans permis; la chose a été promptement signalée à qui de droit.

DIVISION DE BEAUHARNOIS.

Le garde-pêche John Kelly dit que l'achigan, le doré et le maskinongé ont été plus abondants que l'année précédente, sans doute à cause de la défense d'employer des seines et des rets. Si cette défense était maintenue quelques années encore, les eaux redeviendraient poissonneuses; autrement, dans un avenir rapproché on ne pourra plus rien prendre à la ligne. Le règlement relatif à la saison réservée a été bien observé. Les passes-migratoires sont toutes tenues en bon état et l'on se conforme à la loi concernant la sciure de bois.

DIVISION DE MONTRÉAL À VERCHÈRES.

Les gardes-pêche John Morris et G. Magnan signalent une augmentatation dans le rendement des pêcheries de cette division. Le poisson qui a été pris (on l'évalue à $9,700) a été presque tout écoulé sur les marchés de Montréal.

COMTÉ DE RICHELIEU ET RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Le garde-pêche J. F. Picotin dit que la pêche a été médiocre dans sa division, l'eau étant restée haute dans la rivière Saint-François. Tout le poisson qui a été pris—environ 16,000 livres—a été consommé sur les lieux. Un barrage a été construit l'année dernière dans la rivière Saint-François en amont des chutes, mais une bonne passe-migratoire y a été établie. Quelques personnes ont tenté de pêcher à la ligne pendant la saison réservée; à part cela aucune plainte sérieuse n'a été faite au garde-pêche.

DIVISION D'YAMASKA.

Le garde-pêche J. Charbonneau dit que la pêche a été satisfaisante, étant donné le peu de temps qui y a été consacré. Les pêcheurs à la ligne ont bien réussi, surtout pendant l'automne. La pêche à la ligne serait la plus profitable de toutes si le poisson était efficacement protégé, vu que c'est la moins dispendieuse.

Le garde-pêche D. Shooner n'a pas transmis de rapport.

DIVISION DE NICOLET.

Le garde-pêche G. Boisvert signale une augmentation dans le rendement des pêcheries de sa division. Les poissons qui se rencontrent dans ces parages sont l'alose, l'anguille, la perche, la barbote et d'autres poissons communs. La valeur du

poisson qui a été pris est portée à $4,250. Il a été vendu sur les marchés des Trois-Rivières plus de ⅘ du produit des pêcheries, et le reste a été consommé sur les lieux. M. Boisvert dit qu'il a beaucoup de difficulté à obtenir des pêcheurs les chiffres exacts au sujet de leurs pêches, vu que la plupart d'entre eux sont sous l'impression que du moment où ils sembleront prendre peu de poisson les droits de primes seront abolis. Le principal abus dans ce district est l'usage dans des endroits isolés de seines à petites mailles que l'on tend dans le but soi-disant de prendre des poissons destinés à servir d'appât. M. Boisvert est d'avis que chaque engin de pêche devrait porter le même numéro que le permis. Cela permettrait au garde-pêche de découvrir facilement les fraudes.

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Le garde-pêche C. Vadeboncœur dit qu'il lui est excessivement très difficile d'obtenir des chiffres exacts relativement au rendement des pêcheries de sa division. Par exemple, la pêche de la truite est faite sur les nombreux lacs du comté de Saint-Maurice par des gens de la localité et d'ailleurs qui expédient ce qu'ils prennent à différents endroits. Il en est de même en ce qui concerne la pêche de la petite morue; ce poisson est pêché à travers la glace sur le Saint-Laurent par des gens des environs des Trois-Rivières qui n'ont pas besoin de bateaux et qui ne sont pas classés comme pêcheurs.

DIVISION DE BERTHIER, MASKINONGÉ ET MONTCALM.

Le garde-pêche Gabriel Caron signale une légère diminution dans le rendement des pêcheries de son district comparativement aux résultats obtenus par le passé. Les règlements relatifs aux saisons réservées sont assez bien observés. La pêche aux rets qui se fait à outrance partout et en tout temps est le pire abus qui existe Non seulement les rets détruisent les œufs de poisson en les déplaçant, mais de plus il s'y prend une foule de jeunes poissons qui sont vendus à des épiciers peu scrupuleux, et c'est ainsi qu'une loi sage ayant pour but de protéger les pêcheries se trouve éludée.

DIVISION DE TERREBONNE.

Le garde-pêche Joseph Lauzon dit que les gens commencent à comprendre que les règlements de pêche ont été faits dans leur propre intérêt. La loi a été mieux observée que par le passé. Les pêcheurs à la ligne ont obtenu assez de succès.

DIVISION DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Le garde-pêche P. D. Chevrier, qui a été récemment préposé à cette division, dit que le poisson a été aussi abondant que l'année précédente, mais il signale une forte diminution dans le rendement des pêcheries, due, sans doute, au manque de données exactes. Les pêcheurs se plaignent que la sciure de bois et les déchets des scieries contaminent la rivière Ottawa. Lorsqu'il vente, leurs rets se remplissent de ces débris, ce qui les endommage ou les met hors de service. M. Chevrier a été informé qu'à l'entrée de la baie de Campbell l'eau baisse tellement que la glace se forme presque jusqu'au fond, et qu'un plus grand nombre de poissons sont ainsi détruits que tout ce qui se prend dans une année. Les eaux de cette baie deviennent si contaminées que les bestiaux refusent d'en boire, et lorsqu'on fait des trous à travers la glace il s'en échappe une odeur fétide qu'on attribue au poisson corrompu. Pour remédier à cet état de choses il faudrait approfondir le passage de la baie à la rivière, ce qui pourrait se faire à peu de frais. Les lois de pêche ont été bien observées.

PROVINCE DE QUÉ

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux employés à la quantités de poisson prises, et le nombre d'hommes occupés à l'exploitation des

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace.
	SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE															
	Comté de Bonaventure.			$			$			$		$			$	
1	Tête de marée à Maguasha	...	...	...	...	23	345	203	5050	5050	90	5400	...	...	...	82291
	SUBDIVISION DE CARLETON															
1	Maguasha et Nouvelle	...	...	...	...	50	700	120	9000	800	...	...	7	210	80	16400
2	Carleton	...	...	...	...	90	900	180	26000	1400	...	...	20	700	225	29700
3	Maria	...	...	...	...	110	1300	240	48000	2100	...	...	10	350	120	36500
	Total	...	...	...	...	250	2900	540	83000	4300	...	...	37	1260	425	82600
	SUBDIVISION DE BONAVENTURE															
1	New-Richmond	...	...	...	...	16	120	10	1200	600	...	...	...	...	...	...
2	Black Capes	...	...	...	...	20	140	18	2860	1740	...	...	...	...	...	18000
3	Capelan	...	...	...	...	135	1600	125	6800	2760	...	...	12	300	120	...
4	Bonaventure	...	...	...	...	235	3250	280	10500	5250	...	...	56	1220	784	7000
5	New-Carlisle	...	...	...	...	35	300	35	1060	420	...	...	28	625	500	900
6	Paspébiac	...	...	...	...	120	2100	280	1600	800	...	...	22	550	425	...
	Total	...	...	...	...	561	7510	748	24020	11570	...	...	118	2695	1829	25900
	SUBDIVISION DE PORT-DANIEL															
1	Nouvelle	...	...	...	...	40	1500	118	542	565	...	...	8	200	150	1500
2	Hopetown	...	...	...	...	56	1200	114	980	595	...	...	8	210	260	1800
3	Shegawake	...	...	...	...	67	680	95	880	394	...	...	2	48	60	...
4	Port-Daniel	...	...	...	...	180	3500	276	3100	1905	...	...	19	430	510	41558
5	L'Anse-aux-Gascons	...	...	...	...	183	4860	290	3600	2390	...	...	20	550	530	8726
	Total	...	...	...	...	526	11740	893	9102	5849	...	...	57	1438	1510	53584
	TOTAL POUR LE COMTÉ															
1	Subdivision de Ristigouche	...	...	...	...	23	345	203	5050	5050	90	5400	...	...	...	82291
2	do Carleton	...	...	...	...	250	2900	540	83000	4300	...	...	37	1260	425	82600
3	do Bonaventure	...	...	...	...	561	7510	748	24020	11570	...	...	118	2695	1829	25900
4	do Port-Daniel	...	...	...	...	526	11740	893	9102	5849	...	...	57	1438	1510	53584
	Total	...	...	...	...	1360	22495	2384	121172	26769	90	5400	212	5393	3764	244375

BEC—Division du Golfe.

pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, les espèces et les pêcheries du **comté de Bonaventure**, province de Québec, pendant l'année 1896.

(De la tête de la marée dans la Ristigouche à Maguasha).

Espèces de poisson.															Produits du poisson.				
Hareng, salé, barils.	Hareng, fumé, livres.	Maquereau, salé, barils.	Homard, en conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Morue, langues et noues, barils.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Seiche, barils.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
...	......	..	2500	....	......	....	...	3000	238843	....	15	..	60000	....	....	....	....	32,200 35	1

(De Maguasha à la Grande Rivière Cascapédia).

Hareng, salé	Hareng, fumé	Maquereau	Homard, conserves	Homard, vivant	Morue, séchée	Morue, langues	Egrefin	Truite	Eperlan	Moules	Anguille	Seiche	Petite morue	Poisson commun	Huile	Boitte	Engrais	Valeur totale	Numéro
100	1200	1	....	..	15	2	5	500	....	10	6	..	1000	10	15	18	700	4,496 00	1
400	9500	5	2544	1	8	1	2	...	......	8	10	..	1200	15	10	25	1350	9,445 66	2
600	8000	10	.....	3	25	5	7	200	......	....	90	..	3000	20	60	50	725	12,303 50	3
1100	18700	16	2544	4	48	8	14	700	.....	18	106	..	5200	45	85	93	2775	26,245 16	

(De la Grande Cascapédia à la Pointe de Paspébiac).

Hareng, salé	Hareng, fumé	Maquereau	Homard, conserves	Homard, vivant	Morue, séchée	Morue, langues	Egrefin	Truite	Eperlan	Moules	Anguille	Seiche	Petite morue	Poisson commun	Huile	Boitte	Engrais	Valeur totale	Numéro
60	2000	..	.. ..	....	.....	....	...	....	....	....	....	..	....	.	15	2	500	569 00	1
70	4500	..	....	....	9	....	...	...	....	5	....	..	...	....	12	3	800	4,479 80	2
800	6000	..	22096	...	1200	....	...	....	....	12	....	..	....	....	900	275	7000	16,545 94	3
1200	7000	..	3408	...	2000	6	10	...	....	130	...	..	....	....	1500	375	8000	22,324 62	4
150	3500	..	.... ..	....	200	....	...	..	......	12	....	.	......	....	150	60	4000	4,035 00	5
500	5500	..	....	....	3900	8	100	....	.....	250	....	40	....	....	2250	525	1500	20,137 50	6
2780	28500	..	25504	...	6409	14	110	....	.....	409	...	40	... ..	....	4827	1240	21800	68,091 86	

(De la Pointe de Paspébiac à la Pointe au Maquereau).

Hareng, salé	Hareng, fumé	Maquereau	Homard, conserves	Homard, vivant	Morue, séchée	Morue, langues	Egrefin	Truite	Eperlan	Moules	Anguille	Seiche	Petite morue	Poisson commun	Huile	Boitte	Engrais	Valeur totale	Numéro
110	......	..	35280	.. .	295	....	...	....	..	....	....	..	. .	...	380	270	120	7,678 70	1
330	......	..	..	...	290	....	...	....	.....	....	....	..	.....	.	195	320	230	3,823 00	2
310	....	..	13488	....	670	...	...	....	...	....	....	..	......	....	410	610	140	7,447 32	3
370	.....	..	36902	...	3280	....	...	...	50000	100	....	..	.. ..	....	850	987	695	35,070 88	4
470	......	..	14610	.. .	2879	....	...	....	.....	....	...	..	...	....	1350	1166	450	21,375 10	5
1590	.....	..	100280	...	7414	....	...	...	50000	100	....	..	....	...	3185	3353	1635	75,395 00	

DE BONAVENTURE.

Hareng, salé	Hareng, fumé	Maquereau	Homard, conserves	Homard, vivant	Morue, séchée	Morue, langues	Egrefin	Truite	Eperlan	Moules	Anguille	Seiche	Petite morue	Poisson commun	Huile	Boitte	Engrais	Valeur totale	Numéro
..	......	..	2500	....	......	...	...	3000	238843	...	15	..	60000	....	....	...	... .	32,200 35	1
1100	18700	16	2544	4	48	8	14	700	.....	18	106	..	5200	45	85	93	2775	26.245 16	2
2780	28500	..	25504	....	6409	14	110	. ..	......	409	.	40	......	....	4827	1240	21800	68,091 86	3
1590	.	..	100280	....	7414	....	..	...	50000	100	. .	..	......	....	3185	3353	1635	....	4
5470	47200	16	130828	4	13871	22	124	3700	288843	527	121	40	65200	45	8097	4686	26210	201,932 37	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux employés

Province de

Comté

SUBDIVISION DE LA GRANDE RIVIÈRE

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.				
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
	Comté de Gaspé.			$			$			$			$
1	Newport	....	....	....	....	152	6500	350	5900	2500	8	230	140
2	Pabos	....	....	....	....	40	2017	119	1188	640	6	130	115
3	Petite Rivière (ouest)	....	....	....	....	16	800	45	640	220	4	120	85
4	Grande Rivière	....	....	....	....	79	4400	193	2850	1300	5	150	145
5	Petite Rivière (est)	....	....	....	....	55	1650	115	2200	1100	2	50	60
6	Anse du Cap	....	....	....	....	102	5250	204	4640	2080	7	240	220
7	Ile Bonaventure et Percé	....	....	....	....	172	5400	342	6380	2260	3	70	90
8	Coin du Banc	1	67	1000	6	15	750	30	1500	1000	8	350	300
	Totaux	1	67	1000	6	631	26767	1398	25298	11100	43	1340	1155

SUBDIVISION DE GASPÉ

Numéro.	Divisions.	Navires Nombre.	Navires Tonnage.	Navires Valeur.	Navires Hommes.	Bateaux Nombre.	Bateaux Valeur.	Bateaux Hommes.	Rets Brasses.	Rets Valeur.	Seines Nombre.	Seines Brasses.	Seines Valeur.
1	Barachois	....	....	....	....	160	7100	182	1800	1680	11	400	350
2	Malbaie	....	....	....	....	57	1800	72	1210	600	3	84	100
3	Pointe Saint-Pierre	....	....	....	....	67	1600	92	2220	700	4	112	150
4	Chien Blanc	....	....	....	....	67	1550	76	1000	550	3	75	75
5	Anse au Loup-Marin	....	....	....	....	63	1500	59	950	520	....	....	....
6	Douglastown	....	....	....	....	90	2900	140	1780	1140	8	240	128
7	Anse au Sable	....	....	....	....	30	720	38	2100	2000	....	....	....
8	Gaspé, Nord et Sud	....	....	....	....	42	450	46	3264	2400	24	960	960
9	Péninsule	....	....	....	....	18	350	29	1960	1650	....	....	....
10	Cap aux Os	....	....	....	....	30	380	40	1500	1200	1	20	6
11	Petit Gaspé	....	....	....	....	16	250	16	394	270	....	....	....
12	Grande Grève et Tête du Navire	....	....	....	....	70	1470	73	1720	1070	7	180	195
13	Cap des Rosiers	....	....	....	....	62	1150	84	900	270	3	60	50
	Totaux	....	....	....	....	772	21220	947	20798	14050	64	2131	2014

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD

Numéro.	Divisions.	Navires Nombre.	Navires Tonnage.	Navires Valeur.	Navires Hommes.	Bateaux Nombre.	Bateaux Valeur.	Bateaux Hommes.	Rets Brasses.	Rets Valeur.	Seines Nombre.	Seines Brasses.	Seines Valeur.
1	Anse à Louise et anse au Jersiais	....	....	....	....	120	3300	129	3160	1030	3	100	75
2	Anse à Grisfonds	....	....	....	....	106	2550	107	2550	800	2	80	75
3	Rivière au Renard	....	....	....	....	215	5800	226	5500	1950	5	190	175
4	Petit Cap	....	....	....	....	50	900	54	1300	420	1	30	30
5	Echourie et Grande Anse	....	....	....	....	60	970	63	1050	580	....	....	....
6	Pointe Jaune et Anse à Valeau	....	....	....	....	29	500	30	550	250	1	40	30
	Totaux	....	....	....	....	580	14020	609	14110	5030	12	440	385

à la pêche, le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage, etc.—Québec—*Suite.*

de Gaspé.

(Pointe au Maquereau à Barachois, Malbaie.)

Espèces de poisson.										Produits du poisson.				Valeur totale.	
Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Homard, en conserves, liv.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Seiche, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson servant d'engrais, brls.	$ c.	Numéro.
4700	185	. .	......	11040	7200	....	145	....	4000	200	4800	1640	....	41,605 60	1
17750	72	....		.....	2625	.....	....	200	9000	150	2350	466	....	18,395 50	2
.	20	.....	250	21248	1000	. . ..	....	....	.....	100	1000	200	....	8,669 72	3
5800	122	.... .	100	5408	7400	12	55	200	17000	500	5300	1000	....	42,570 62	4
..	....	......	...	....	3500	.....	....	. ....	.....	100	1000	250	....	16,925 00	5
1100	200	.....	1000	19200	12200	. . .	50	2300	... .	300	8350	1800	....	66,373 60	6
..	192	....	1030	13348	15300	.....	71	2400	.....	400	11550	2000	....	81,311 82	7
20325	15		......	8479	1100	.....	....	300	.....	50	900	180	....	11,129 56	8
49675	806	...	2380	78723	50325	12	321	5400	30000	1800	35250	7536	....	286,980 82	

(Barachois, Malbaie, au Cap des Rosiers.)

Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Homard, en conserves, liv.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Seiche, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson servant d'engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
3514	100	....	.....	...	9000	......	...	.. ...	1000	...	4000	1000	....	44,802 80	1
700	75	....	....	25100	10000	...	....	.....	.....	..	5000	1200	...	52,791 50	2
250	50	.....	.....	....	2300	......	.. .	..	......	..	1100	900	.. .	12,415 00	3
642	50	.....	. . .	8304	2500	......	....	.....	.....	.	1200	800	....	14,445 96	4
3054	50	....	. ....	24624	1100	. .	....	.... .	......	....	530	180	....	9,715 16	5
4318	100	.. .	....	..	1950	.....	....	...	. ..	....	760	380	....	10,962 60	6
23040	40	. ..	. . ..	...	60	....	....	.. . ..	.....	....	30	10	..	5,085 00	7
43147	6	.....	.. ..	.....	......	.....	....	.....	107202	....	....	..	....	14,016 50	8
22230	20	......	....	......	150	.. ..	....	.....	......	. .	75	20	...	5,271 00	9
8640	30	. ...	. .	3168	280	. . .	....	.....	......	.	120	80	....	3,734 52	10
2300	20	. ...	......	. .	130	......	....	.....	......	....	75	70	....	1,270 00	11
7336	120	.....	.....	. ..	2000	....	....	.. ..	......	....	750	400	....	11,907 20	12
...	150	.....	..	...	1000	.	....	.....	...	....	600	200	....	6 ,715 00	13
119171	811	...	.....	61196	30470	....	....	.....	108202	...	14240	5240	....	192,132 24	

(Cap des Rosiers à la Pointe Renommée.)

Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Homard, en conserves, liv.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Seiche, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson servant d'engrais, brls.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
. .	370	.... .	... ..	.....	3500	35	37	6600	......	90	3000	725	250	21,327 00	1
750	300	12000	....	. .	3000	25	25	20000	. ..	80	2000	600	130	19,532 50	2
.....	720	.. ..	..	17760	5650	50	65	36000	......	180	4000	1200	800	39,998 90	3
.. .	200	.....	. .	... ..	1900	15	20	9000	......	40	1250	350	230	11,870 00	4
.....	250	.. ...	. ..	....	1900	18	20	15500	......	46	1250	550	300	13,134 00	5
.....	120	.....	. .	. ...	1000	6	10	8000	....	25	750	250	220	6,820 00	6
750	1960	12000	......	17760	16950	149	177	95100	...	461	12250	3675	1930	112,692 40	

Tableau indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Comté de

SUBDIVISION DU MONT LOUIS

Divisions.	Navires et bateaux de pêche — Navires: Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux: Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche — Rets à mailler: Brasses.	Valeur.	Rets à pièges: Nombre.	Valeur.	Seines: Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.
Comté de Gaspé			$			$			$					$		
Grand Etang et Pointe Sèche..	..	...	.....	..	66	1000	68	1870	850	..	....	2	80	50	3	......
Chlorydorme.....	..	...	.....	...	57	850	52	1675	875	..	....	...	....	.....	..	1900
Petite Anse et Pte de la Frégate	..	...	.....	..	58	560	50	1150	515	..	....	...	....	.....	..	...
Grande et Petite Vallée......	..	...	.....	...	68	1140	74	15' 0	900	..	....	1	30	60	2	700
Rivière de la Madeleine.	..	...	.....	...	20	260	26	500	200	..	....	...	....	.....	.	3900
Manche d'Epée et Gros Mâle..	..	...	.....	...	41	305	53	655	190	..	....	...	....	.....	4	100
Anse Pleureuse et Mont Louis.	..	...	.....	...	60	700	67	1075	480	..	..	2	75	50	..	3900
Rivière à Pierre.......	..	...	.....	...	11	75	12	200	75	..	....	...	....	.....	..	...
Total...........	..	...	....	...	381	4890	402	8625	4085	..	....	5	185	160	9	10500

SUBDIVISION DE SAINTE-ANNE DES MONTS

Divisions.	Navires: Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux: Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler: Brasses.	Valeur.	Rets à pièges: Nombre.	Valeur.	Seines: Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.
Rivière Glaude à la Riv. Martin	..	...	.....	...	20	345	40	685	240	..	...	1	100	200	10	1600
Sainte-Anne............	..	...	.....	...	58	732	116	1334	695	..	....	...	....	...	3	6300
Cap Chatte..............	..	...	.....	...	37	992	74	1039	576	.	....	1	40	90	..	.....
Total..............	..	...	.....	...	115	2069	230	3058	1511	..	....	2	140	290	13	1700

ILES DE LA

Divisions.	Navires: Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux: Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler: Brasses.	Valeur.	Rets à pièges: Nombre.	Valeur.	Seines: Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.
Grosse-Ile, Old Harry et Grande-Entrée...........	..	...	.....	...	83	2500	312	910	760	3	1000	3	240	235	..	......
Petit Brick et Grand Etang...	..	..	.....	...	81	3060	324	.....	....	..	....	...	....	....	..	..
Ile Bryon..................	..	...	....	...	100	4000	350	1100	1000	..	....	..	...	.	..	......
Pointe du Loup, Plage du Sud et Pointe-Basse.............		...	.....	..	61	1830	235	335	400	1	175	...	....	....	..	......
Havre aux Maisons..	8	360	15000	80	3	150	10	445	400	..	....	...	....	....	..	......
Ile de la Meule...............	..	...	.....	...	3	150	11	220	200	1	300	...	....	...	..	......
Hôpital et Etang du Nord....	..	...	.....	...	110	4900	402	1320	1200	..	....	3	250	450	..	....
Amherst et Iles de l'Entrée...	4	150	3000	28	160	6350	558	35920	30660	..	....	10	1600	2500	..	......
Total..............	12	510	18000	108	601	22940	2202	40250	34620	5	1475	16	2090	3185	..	......

TOTAL POUR LE

Divisions.	Navires: Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux: Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler: Brasses.	Valeur.	Rets à pièges: Nombre.	Valeur.	Seines: Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.
Subdiv. de la Grande Rivière..	1	67	1000	6	631	26767	1398	25298	11100	..	....	43	1340	1155	..	49675
do de Gaspé...........	..	...	.....	...	772	21220	947	17818	14050	..	....	64	2131	2014	..	119171
do de la riv. au Renard..	..	...	.....	...	580	14020	609	14110	5030	..	...	12	440	385	..	750
do do Madeleine..	..	...	.....	...	381	4690	402	8625	4085	..	....	5	185	160	9	10500
do de Sainte-Anne .. .	..	...	.....	...	115	2069	230	3058	1511	..	....	2	140	290	13	7900
do des îles de la Madel...	12	510	18000	108	601	22940	2202	40250	34620	5	1475	16	2090	3185	..	... .
Total..................	13	577	19000	114	3080	91706	5788	109159	70396	5	1475	142	6326	7189	22	187996

matériel de pêche, etc., dans la **province de Québec**—*Suite.*

Gaspé—*Fin.*

(Du Cap Renommé à la Rivière Glaude).

Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, en boîtes.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Huile de poissen, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.
Espèces ee poisson.														Produits eu poisson.				
100	...	...	..	...	1650	2	...	...	2900	...	...	...	...	1000	...	500	30	9,398 00
75	...	...	...	...	950	3	...	...	1500	...	...	...	...	500	...	250	38	5,766 50
90	...	...	...	...	650	2	...	...	4600	...	...	...	...	400	...	200	20	4,280 00
380	...	...	...	...	1300	3	...	800	4000	...	...	...	...	850	...	450	300	9,407 00
100	...	...	...	...	250	...	...	...	400	...	...	...	...	100	...	20	100	2,515 00
225	...	...	...	...	325	2	...	...	1400	...	...	...	...	150	...	25	40	2,836 50
210	...	...	...	...	725	2	...	...	3300	...	...	...	...	500	...	250	100	5,962 50
40	...	...	...	...	150	...	...	...	600	...	...	...	...	80	...	20	20	987 00
1220	...	...	...	...	6000	14	...	800	18700	...	...	...	...	3580	...	1715	648	41,152 50

(Rivière Glaude à Cap Chatte).

Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, en boîtes.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Huile de poissen, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.
235	...	...	...	...	315	..	...	200	250	...	...	...	...	320	...	63	54	3,249 50
590	...	...	.	...	280	...	...	400	750	...	...	...	...	290	...	56	126	5,601 00
880	...	...	...	...	70	...	...	200	...	...	...	...	...	215	...	13	120	4,460 50
1705	...	...	...	...	665	...	...	800	1000	...	...	...	...	825	...	132	300	13,311 00

MADELEINE.

Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, en boîtes.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Huile de poissen, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.
5080	...	...	950	291117	...	...	...	..	...	...	10	21	..	3390	1130	3200	...	84,744 88
150	...	...	850	7680	. .	...	...	...	.	...	...	...	...	...	...	300	...	14,100 20
900	...	...	1020	82692	...	...	..	...	...	...	...	...	...	1500	500	900	...	32,481 88
3300	...	...	615	105670	250	...	...	...	...	...	5	...	...	255	50	1500	...	41,818 30
1400	...	...	25	...	50	...	...	...	...	...	...	...	...	3610	1200	100	...	9,969 00
1100	...	...	...	45408	350	...	...	...	...	...	...	...	...	900	250	800	...	14,754 62
2900	...	...	1580	104264	1255	...	...	...	...	...	110	75	...	2250	400	1675	...	60,604 46
2145	...	...	1778	111244	3087	...	300	...	...	...	175	100	...	4800	1100	1660	...	72,720 16
16975	...	...	6818	748075	4987	...	300	...	...	...	300	196	...	16705	4630	10135	...	331,193 50

COMTÉ DE GASPÉ.

Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, en boîtes.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Seiche, brls.	Huile de poissen, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.
806	...	2380	...	78723	50325	12	321	...	5400	30000	...	...	1800	35250	...	7536	...	286,980 82
811	...	...	...	61196	30470	...	...	...	...	108202	...	...	...	14240	...	5240	...	192,132 24
1960	12000	...	...	17760	16950	149	177	...	95100	...	...	. .	461	12250	...	3675	1930	112,692 40
1220	...	...	...	...	6000	14	...	800	18700	...	...	...	...	3580	...	1715	648	41,152 50
1705	...	...	...	...	665	. .	...	800	1000	...	...	...	...	825	...	132	300	13,311 00
16975	...	...	6818	748075	4987	...	300	...	...	...	300	196	...	16705	4630	10135	...	331,193 50
23477	12000	2380	6818	905754	109397	175	798	1600	120200	138202	300	196	2261	82850	4630	28433	2878	977,462 46

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Comté de

SUBDIVISION DE GODBOUT

Divisions.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Rets à pièges. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Saumon, salé, brls.
Comté de Saguenay.			$			$			$					$	
De Manicouagan à Jambons	3	60	900	8	270	5400	223	6500	6500	1	200	9	500	500	10
SUBDIVISION DE MOISIE															
Jambons et Sainte-Marguerite	2	48	1000	5	11	540	21	1475	1220	..	....	2	207	350	....
Sept-Iles	1	53	1200	4	35	2250	66	1300	800	..	....	4	140	190	....
Moisie et Pigou	1	13	250	4	32	1600	64	5530	4780	..	....	6	215	320	....
Totaux	4	114	2450	13	78	4390	151	8305	6800	..	....	12	562	860	..
SUBDIVISION DE MINGAN															
Rivière aux Grains et Chaloupe	1	12	300	2	20	1150	45	....	....	..	....	3	96	200	....
Sheldrake	..	....	....	..	52	2050	87	500	300	2	600	5	240	275	4
Rivière du Tonnerre	1	60	1000	4	55.	2200	130	500	300	2	600	2	150	160	16
Dock Ridge Point et Jupitagan	..	....	...	..	56	2480	173	350	200	..	....	4	130	205	15
Magpie	..	....	....	..	89	4450	175	300	150	..	..	3	95	150	....
Rivière Saint-Jean	..	....	....	..	85	4500	250	1500	1500	..	....	5	150	180	....
Long Point, Mingan et Romaine	..	....	....	..	26	1000	61	900	750	..	....	5	150	180	52
Esquimaux	13	635	7800	71	100	1500	250	400	200	3	800	15	1000	750	...
La Corneille	..	...	..	..	2	75	2	200	100	..	....	..	....	....	23
Totaux	15	707	9100	77	485	19405	1173	4650	3500	7	2000	42	2011	2100	110
SUBDIVISION DE NATASHQUAN															
Watsheeshoo, Nabisippi et Agwanus	..	....	....	..	28	1036	60	850	275	..	....	4	150	75	59
Ile à Michon	..	....	....	..	1	45	1	100	50	..	...	.	....	....	9
Natashquan	4	88	2000	22	35	1950	85	2000	595	..	....	5	225	250	23
Kegashka à Coacoachoo	..	....	....	..	15	750	20	1300	650	..	....	3	120	60	23
Totaux	4	88	2000	22	79	3781	166	4250	1570	..	....	12	495	385	114
SUBDIVISION DE SAINT-AUGUSTIN															
Iles Sainte-Marie et Baie des Loups	..	....	....	.	10	400	14	750	400	..	....	2	80	40	4
Harrington	..	....	....	..	40	1600	60	800	400	6	1200	4	160	100	4
Whale Head Ouest	..	....	....	..	35	1400	55	700	350	5	1000	3	300	300	10
Baie des Moutons	..	....	....	..	50	2000	75	800	500	7	1400	3	250	200	12
Meccatina	:	....	....	..	30	1200	40	2000	2000	4	800	3	250	200	8
Saint-Augustin et Whale Head Est	..	....	....	..	25	1000	50	750	400	4	800	1	40	40	6
L'anse à Portage et Canso	.	....	....	..	6	240	10	500	200	..	....	..	....	....	6
Chicatica	..	....	...	..	3	100	5	200	100	1	100	1	40	20	....
Totaux	..	...	....	.	199	7940	309	6500	4350	27	5300	17	1120	900	50

matériel de pêche, etc., dans la province de Québec—*Suite.*

Saguenay.

Espèces de poisson.														Produits du poisson.				
Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, liv.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Seiche, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $ c.
(Manicouagan à Jambons).																		
77624	897	28000	1500	1	2256	1849	8	2400	4890	4600	....	20	35	4809	971	192	176	33,418 99
(Jambons à Pigou).																		
7248	63					225		300	1100		50		15	190	22	90		3,419 10
20814	52					800			2202		72			845	70	232		9,350 50
195060						745	4	1000	15500		50			894	96	328		45,274 10
223122	115					1770	4	1300	18802		172		15	1929	188	650		58,043 70
(Pigou à Watsheeshoo).																		
						815	2		2800		38			820	10	276		4,912 00
	50					3250			700		40	10		3000		1000	30	17,939 00
						2000			800		35			1500		700	50	11,186 00
						2820			800		25			2100		800		15,175 00
3000	60					4000			1000			10		3500		1000	100	21,960 00
70900						5220			2000			10		4600		1200	75	41,587 50
						1500			1500					1360	120	500		9,176 00
	260					5000					300			10000	2000	1200		33,770 00
									3000					300	100			613 00
73900	370					24605	2		12600		438	30		27180	2230	6676	255	156,318 50
(Watsheeshoo à Coacoashoo).																		
					2160	1750			200					1250		110		9,806 40
						70								50		5		486 50
56700	130				1440	4300			1400					5200	790	245		35,419 60
					30800	1350		2000						1750	230	200		12,242 50
56700	130				34400	7470		2000	1600					8250	1020	560		57,955 00
(Coacoachoo à Chicatica).																		
	25					200								1150	350	100		2,124 00
						2750								2150	50	750		14,486 50
	21					1800								2000	175	450		10,048 25
	128					2000								2000	80	500		11,418 00
	396					750								3000	800	200		7,785 00
	20				17280	250								600	130	75		4,245 20
						60								40		10		397 00
	254					200								150		50		2,178 00
	844				17280	8010								11090	1585	2135		52,681 95

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Comté de

SUBDIVISION DE BONNE-ESPÉRANCE

Districts.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.
Comté de Saguenay.			$			$			$		$			$	
Nabitippi et l'Anse du Taureau..	..	....	....	....	4	200	4	600	300	..	....	1	30	30	...
Baie du Rocher et îles du Chien et Vieux Fort	..	....	....	....	34	1600	54	2200	1100	14	2400	5	170	310	9
Bonne-Espérance	.	..	....	....	60	3600	115	2600	1300	8	2400	8	680	1560	14
Ile au Pigeon et Pointe au Baton.	1	54	1000	8	12	1000	20	1000	500	4	1000	4	400	800	6
Baie au Saumon	..	..	....	....	40	2000	80	1000	500	6	1000	6	600	1200	3
Petite pêcherie à Belles-Amours..	..	..	....	....	18	1000	36	1000	500	5	1000	4	90	220	7
Bras d'Or et Longue Pointe	..	..	....	....	30	1500	60	4000	2000	6	1200	4	200	400	2
Ile Verte et Blancs Sablons	..	....	....	....	45	2200	110	1200	500	2	640	7	640	1280	2
Totaux	1	54	1000	8	243	13100	479	13600	6700	45	9640	39	2810	5800	43

ILE

Districts.	Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.
Baie au Renard et baie au Saumon	..	...	....	..	23	920	22	800	400	..	....	1	200	75	...
Mauzerolle à l'Anse de Macdonald	..	....	....	....	18	720	36	1000	500	..	....	2	300	150	...
Baie des Anglais	..	....	....	...	20	1000	38	750	370	..	....	...	....	....	...
Anse aux Fraises	..	....	....	....	22	440	33	500	250	..	....	1	150	70	...
Shallop Creek et Pointe aux Oies.	..	....	....	....	15	175	20	100	100	..	....	...	....	....	...
Pte aux Cormoran et Pte du Sud..	..	..	....	...	18	270	25	200	150	..	....	...	....	....	...
Totaux	..	....	....	....	116	3525	174	3350	1770	..	....	4	650	295	...

TOTAL POUR LE COMTÉ

Subdivisions.	Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.
Godbout	3	60	900	8	270	5400	223	6500	6500	1	200	9	500	500	10
Moisie	4	114	2450	13	78	4390	151	8305	6800	..	....	12	562	860	...
Mingan	15	707	9100	77	485	19405	1173	4650	3500	7	2000	42	2011	2100	110
Natashquan	4	88	2000	22	79	3781	166	4250	1570	..	....	12	495	385	114
Saint-Augustin	..	....	....	....	199	7940	309	6500	4350	27	5300	17	1120	900	50
Bonne-Espérance	1	54	1000	8	243	13100	479	13600	6700	45	9640	39	2810	5800	43
Anticosti	..	....	....	....	116	3525	174	3350	1770	..	....	4	650	295	...
Totaux	27	1023	15450	128	1470	57541	2675	47155	31190	80	17140	135	8148	10840	327

matériel de pêche, etc., dans la **province de Québec**—*Suite.*

Saguenay—*Fin.*

(Chicatica à Blancs Sablons).

Espèces de poisson: Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou salé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Seiche, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Produits du poisson: Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale.
																		$ c.
	20					20								40	10	10		223 50
	100					1600								1400	200	470		9,309 00
	100					5800								3060	20	1950		30,948 00
						1500								1090	30	370		7,874 50
	20					4000								3000	30	1500		21,625 50
	60					800								800	100	600		5,327 00
	100					2500								3000	400	600		14,332 00
	50					4100								4000	400	1020		22,337 00
	450					20320								16390	1190	6520		111,976 50

D'ANTICOSTI.

Saumon	Hareng, salé	Hareng, frais ou salé	Hareng, fumé	Maquereau	Homard	Morue	Langues	Truite	Flétan	Eperlan	Moules	Seiche	Poisson commun	Huile	Peaux	Boitte	Engrais	Valeur totale
	100				29904	200								500	130	100	50	6,074 06
	300					900								700		250		6,055 00
	80					450								300		200	200	2,905 00
	100					575								500	20	300	200	3,812 50
					28800									60	20	200		4,381 00
					9600											150		1,569 00
	580				68304	2125								2060	170	1200	450	24,796 56

DE SAGUENAY.

Saumon	Hareng, salé	Hareng, frais ou salé	Hareng, fumé	Maquereau	Homard	Morue	Langues	Truite	Flétan	Eperlan	Moules	Seiche	Poisson commun	Huile	Peaux	Boitte	Engrais	Valeur totale
77624	897	28000	1500	1	2256	1849	8	2400	4890	4600		20	35	4809	971	192	176	33,418 99
223122	115					1770	4	1300	18802		172		15	1929	188	650		58,043 70
73900	370					24605	2		12600		438	30		27180	2230	6676	255	156,318 50
56700	130				34400	7470		2000	1600					8250	1020	560		57,955 00
	844				17280	8010								11090	1585	2135		52,681 95
	450					20320								16390	1190	6520		111,976 50
	580				68304	2125								2060	170	1200	450	24,796 56
431346	3386	28000	1500	1	122240	66149	14	5700	37892	4600	610	50	50	71708	7354	17933	881	495,191 20

RÉCAPITULATION.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux, engins de pêche, etc., dans la division du Golfe, pour l'année 1896.

TOTAL POUR LA DIVISION DU GOLFE--PROVINCE DE QUÉBEC.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.					Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à pièges.		Seines.								
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	
				$			$			$					$						
1	Comté de Bonaventure	....	...	.....	....	1360	22495	2384	121172	26769	90	5400	212	5393	3764	...	244375	5470	.....	47200	1
2	do Gaspé.......... ...	13	577	19000	114	3080	91706	5788	109159	70396	5	1475	142	6326	7189	22	187996	23477	12000	2380	2
3	do Saguenay.	27	1023	15450	128	1470	57541	2675	47155	31190	80	17140	135	8148	10840	327	431346	3386	28000	1500	3
	Grands totaux....	40	1600	34450	242	5910	171742	10847	277486	128355	175	24015	489	19867	21793	349	863717	32333	40000	51080	

RÉCAPITULATION.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux, engins de pêche, etc., dans la **division du Golfe**, pour l'année 1896.

TOTAL POUR LA DIVISION DU GOLFE—PROVINCE DE QUÉBEC.

Numéro.	Districts.	Espèces de poisson.														Produits du poisson.				Valeur totale.	Numéro.
		Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, boites, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Truite, liv.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, bris.	Anguille, brls.	Seiche, brls.	Petite morue, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson servant d'engrais, brls.	$ c.	
1	Comté de Bonaventure	16	130828	4	13871	22	124	3700	....	288843	527	121	40	65200	45	8097	...	4686	26210	201,932 37	1
2	do Gaspé..............	6818	905754	....	109397	175	798	1600	120200	138202	300	196	2261	... ..	....	82850	4630	28433	2878	977,462 46	2
3	do Saguenay......	1	122240	....	66149	14	....	5700	37892	4600	610	...	50	. ..	50	71708	7354	17933	881	495,191 20	3
	Grands totaux	6835	1158822	4	189417	211	922	11000	158092	431645	1437	317	2351	65200	95	162655	11984	51052	29969	1,674,586 03	

TABLEAU indiquant le rendement des pêcheries de la **division du Golfe, province de Québec,** pour l'année 1896.

Espèces de poisson, etc.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	349	16 00	5,584 00
do frais, dans la glace	liv.	863,717	20	172,743 40
Hareng, salé	brls.	32,333	4 50	145,498 50
do frais, dans la glace	"	40,000	0 01	400 00
do fumé	"	51,080	0 02	1,021 60
Maquereau, salé	brls.	6,835	14 00	95,690 00
Homard, en boîtes	liv.	1,158,822	0 14	162,235 00
do frais	ton'x.	4	75 00	300 00
Morue, salée	qtx.	189,417	4 50	852,376 50
Langues en noues de morue	brls.	211	10 00	2,110 00
Egrefin, salé	qtx.	922	3 50	3,227 00
Truite	liv.	11,000	0 10	1,100 00
Flétan	"	158,092	0 10	15,809 20
Eperlan	"	431,645	0 05	21,582 25
Moules	brls.	1,437	5 00	7,185 00
Auguille	"	317	10 00	3,170 00
Seiche	"	2,351	4 00	9,404 00
Petite morue	liv.	65,200	0 05	3,260 00
Poisson commun et mêlé	brls.	95	3 00	285 00
Huile de poisson	galls.	162,655	0 40	65,062 00
Peaux de loup marin	pièces.	11,984	1 25	14,980 00
Poisson employé comme boitte	brls.	51,052	1 50	76,578 00
do servant d'engrais	"	29,969	0 50	14,984 50
Total				1,674,585 35
Valeur totale en 1896				1,674,586 03
do 1895				1,518,829 43
Augmentation pour 1896				155,756 60

TABLEAU indiquant le nombre d'hommes employés ainsi que le nombre et la valeur des engins de pêche mis en usage dans les pêcheries de la division du Golfe pendant l'année 1896.

	Description.	Valeur.
		$ c.
40	navires de 1,600 tonneaux, manœuvrés par 242 hommes	34,450 00
5,991	bateaux, montés par 10,847 hommes	171,742 00
277,486	brasses de rets à mailler	128,355 00
175	filets à trappe pour morue et rets à poche pour éperlan	24,015 00
489	seines de 19,867 brasses	21,793 00
87	établissements de conserves de homard, employant 2,380 personnes	39,705 00
94,551	trappes à homard, avec lignes traînantes, bouées, etc	63,126 00
157	réfrigérants et glacières	10,390 00
767	boucans et poissonneries	152,925 00
180	jetées et quais (privés)	43,150 00
814	lignes traînantes (morue)	6,356 00
	Valeur totale	696,007 00

PROVINCE DE QUEBEC—

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, depuis Cap-

Numéro.	PÊCHES, OÙ SITUÉES..	Matériel de pêche.								
		Bateaux.			Rets à mailler.			Enclos.		
		Nombre.	Valeur	Hommes.	Nombre.	Brasses.		Nombre.	Valeur.	Saumon, iv.
			$				$		$	
1	Capucins	12	120	14	12	250	120	.....	......	......
2	Mechins	39	390	50	60	1200	600	.....	.....	5075
3	Grosse Roche	12	120	17	16	330	160	.....	..	700
4	Sainte-Félicité	46	460	65	48	975	480	4	80	......
5	Matane	11	110	15	16	330	160	9	180	4000
6	Rivière Blanche	15	200	20	19	300	290	2	40	......
7	Baie Sableuse	21	315	40	21	210	400	1	20	....
8	Métis	1	15	8	.....	......	......	5	100	800
9	Sainte-Flavie et Sainte-Luce	8	120	24	3	30	60	18	360	1050
10	Sainte-Anne	3	45	15	......	......	.....	12	240	825
11	Rimouski	4	40	8	.....	.....	......	4	80	375
12	Rimouski à Trois-Pistoles	30	540	78	5	188	130	31	1050	6050
13	Comté de Témiscouata	20	2775	70	.....	.....	......	51	4750	2675
14	Saint-André	....	......	37	.....	.....	......	22	150	120
15	Kamouraska	....	.....	14	......	.....	....	10	600	300
16	Saint-Denis	....	......	18	9	540	180	16	540	600
17	Rivière-Ouelle	....	.....	48	26	2930	590	44	900	.....
18	Sainte-Anne	....	......	27	....	.....	......	24	642	20
19	Saint-Roch	....	....	30	......	.....	.....	30	1500	......
20	Saint-Jean	....	......	40	....	.....	......	40	2800	......
21	L'Islet	....	....	30	......	.....	......	30	2000	.....
22	Ile aux Grues	....	.....	20	......	.....	......	20	2000	.....
23	Cap Saint-Ignace	....	......	13	......	.....	....	13	730	.....
24	Montmagny	2	35	23	...	......	...	23	1800	275
25	Berthier	4	36	22	....	.....	....	19	3240	200
26	Saint-Valier	6	160	6	......	.....	....	2	2200	600
27	Saint-Michel	5	150	5	......	......	...	5	2800	300
28	Beaumont	9	250	9	.....	......	......	4	2050	400
29	Lévis	10	320	10	.....	......	......	6	3010	450
30	Eaux de l'intérieur dans les distr. ci-dessus.	....	...	....	......	....	......	.....	....	....
	Totaux	258	6201	776	235	7283	3170	445	33862	24815
	Valeur $	....	....	......	.....	....	....	....	......	4963

NON COMPRIS LA DIVISION DU GOLFE.—*Suite.*

d'hommes employés, du rendement, de la valeur et des espèces de poisson, etc., **Chatte** jusqu'à la **Pointe-Lévis,** pendant l'année 1896.

Espèces de poisson.												Valeur.	Numéro.
Alose, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Sardine, brls.	Barbote, liv.	Poisson commun et petit poisson, liv.	Flétan, liv.	$ c.	
	217	6000							4800	4000	400	1,272 50	1
	854	20600		700					3100	6000	500	5,512 00	2
	145	3000										852 50	3
	900	23000		100				40	1500	6000	1150	4,845 00	4
	164	11600		10000			600	120				†3,566 00	5
	380	1200		200					150		500	1,807 00	6
	1530											6,885 00	7
	1000							10				4,690 00	8
	2400							20				11,070 00	9
	2925							10				13,357 50	10
3000	960			60000								10,575 00	11
8120	300	1584600					8200	78		3700		35,502 20	12
11500	244	66200		1000		2120	1950					3,970 00	13
300	420					6950	5760	*677		16000		*9,776 10	14
10230	300					210	1700	1170		72000		6,366 30	15
4500	2					1250	5770	400		3600		2,043 70	16
500	200					2000	111820	29		8200		‡9,420 20	17
500	12					3750	26290			3600		1,888 90	18
							21150			16000		1,429 00	19
							19050			14000		1,283 00	20
							16250			10000		1,075 00	21
							31360			2800		1,909 60	22
			200			450	8100			3000		554 50	23
2000			3050		1500	2300	10490			50000		1,738 40	24
5890			6050		450	2645	56400			2400		4,440 15	25
3700			6200		950	7200	35000			3600		3,381 50	26
7200			2380		555	3033	45200			3000		3,603 80	27
18470			2300		830	2365	24000			2000		2,991 95	28
13500			2310		825	900	30200			4000		3,023 05	29
				10000								1,000 00	30
89410	12953	1716200	22490	82000	5110	35173	459290	2554	9550	233900	2550		
5365	58288	34324	1799	8200	256	1759	27557	7662	191	2339	255	159,829 85	

* N° 15.—Y compris 99,200 boîtes de conserves de sardine à l'huile, $4,960.
† N° 5.—Y compris 8,000 livres de petite morue d'une valeur de $400.
‡ N° 17.—Y compris 63 marsouins (*belugas*), $1,512.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre
sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, depuis **Québec** jusqu'à

Numéro.	Pêches, ou situées.	Bateaux.			Matériel de pêche.				
					Rets à mailler.			Nasses pour l'anguille.	
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	Ile d'Orléans.		$				$		$
1	Saint-Laurent	...	...	14	...	...	...	14	3300
2	Saint-Jean	...	...	17	...	...	...	17	2330
3	Saint-François	...	...	27	...	...	...	27	2375
4	Sainte-Famille	...	...	15	...	...	...	15	1800
5	Saint-Pierre	...	...	9	...	...	...	9	1500
6	Sainte-Pétronille	...	...	1	...	...	...	1	200
	Côté nord.								
7	Ange-Gardien et Château-Richer	...	...	10	...	...	...	10	950
8	Sainte-Anne de Beaupré	...	...	5	...	...	...	5	250
9	Saint-Joachim	...	...	23	...	...	...	23	2200
10	Comté de Charlevoix	...	...	125	4	380	90	120	960
	Division du Saguenay.								
11	Saint-Firmin	4	245	5	...	...	...	4	80
12	Tadoussac	6	225	8	3	430	260	1	25
13	Bergeronnes	3	60	3	3	350	230	...	...
14	Bon Désir	2	20	2	1	50	30	...	...
15	Escoumains	8	120	8	5	480	280	3	75
16	Saut-au-Mouton	4	80	4	...	...	...	6	150
17	Mille-Vaches	4	80	4	1	80	48	4	100
18	Portneuf	4	80	4	3	300	180	5	125
19	Saut-au-Cochon	1	20	1	1	100	60	...	...
20	Ilets Jérémie	3	60	3	4	300	150	2	50
21	Bersimis	2	40	2	1	80	48	1	30
22	Eaux intérieures	...	...	...	...	...	...	...	...
23	*Division du lac Saint-Jean*	...	...	125	...	...	...	1	30
	Totaux	41	1030	415	26	2550	1376	267	16500
	Valeurs $	...	...	...	...	...	...	...	...

* Valeur approximative. N° 23, y compris 90,000 livres de ouananishe et 10,000 livres de brochet.

d'hommes employés, du rendement, de la valeur et des espèces de poisson, etc., **Bersimis**, dans la **province de Québec**, pendant l'année 1896.

Espèces de poisson.													Valeur.		
Saumon, liv.	Alose, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Sardines, brls.	Poisson commun et petit poisson, brls.	Marsouins, nombre	$	c.	Numéros.
232	9450	...	...	2140	...	4285	2640	...	29200	...	...	...	3,097	10	1
416	5100	...	...	5920	...	11840	3760	...	32200	...	...	...	4,166	80	2
16	250	...	...	1000	...	2000	1200	200	22900	...	600	...	1,748	20	3
...	...	...	...	3320	...	6640	3420	2600	14200	...	4800	...	2,130	60	4
...	...	...	...	2885	...	5775	2520	...	16400	...	...	...	1,918	30	5
...	...	...	...	480	...	960	360	...	2000	...	...	...	272	40	6
...	...	...	...	1032	...	2085	1260	1800	9700	...	1400	...	1,040	06	7
...	...	...	...	480	...	960	360	...	1800	...	...	...	260	40	8
...	...	...	...	...	...	...	...	...	32570	...	...	...	1,954	20	9
1540	...	...	8000	...	48000	...	...	...	18770	165	8000	9	7,185	20	10
6500	...	10	1000	...	5000	...	...	...	...	5	60000	75	4,280	00	11
41480	...	...	2000	...	3000	...	...	...	...	...	40000	50	10,236	00	12
20680	...	...	...	...	1000	...	...	...	...	...	...	...	4,236	00	13
2500	...	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	536	00	14
15900	...	40	1000	...	2000	...	...	...	...	15	100000	25	5,225	00	15
2000	...	50	3000	...	1000	...	...	...	...	8	80000	...	1,609	00	16
9500	...	45	3000	...	5000	...	...	...	...	20	100000	...	3,722	50	17
11460	...	30	2000	...	4000	...	...	...	...	15	40000	...	3,312	00	18
6900	...	...	...	...	500	...	...	...	...	10	...	...	1,460	00	19
14900	...	...	500	...	1000	...	...	...	...	5	20000	...	3,305	00	20
300	...	10	1000	...	2000	...	...	...	...	5	40000	...	740	00	21
12000	...	...	...	...	25000	...	...	...	...	...	...	...	4,900	00	22
...	...	...	...	17000	13000	...	41000	...	...	...	60000	...	*5,310	00	23
146324	14800	193	21500	34257	110500	34545	56520	4600	179740	248	554800	159			
29265	888	868	430	2741	11050	3455	2826	230	10784	744	5548	3816	78,544	76	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux et rets, du nombre de pêcheurs, s'étendant de Québec au haut de

Numéro.	Pêches, où situées.	Matériel de pêche.												
		Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.			Verveux.		Nasses pour l'anguille.	
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
			$				$			$		$		$
1	Sherbrooke et Mégantic	(Pêche à la ligne.)												
2	Magog et Brome		do	do										
3	Baie de Missisquoi	13	146	44	....	....	....	16	1200	785	....	....	....	......
4	Rivière Richelieu	102	915	140	...	.....	. .	30	620	493	68	6870	9	20000
5	Châteauguay et Laprairie	4	60	30	....	......	....	5	60	50	....	....	....	......
6	Beauharnois	60	1050	140	60	720	700	31	1510	990	4	60	....	..
7	Montréal, Chambly et Verchères	119	1070	150	....	....	....	34	1620	825	56	80	....	...
8	Comté de Richelieu et rivière Saint-François	67	500	65	...	......	....	20	300	300	15	45	2	50
9	Comté et rivière Yamaska	44	275	120	10	115	45	24	275	200	120	450	6	60
10	Comté de Nicolet	43	480	42	1	15	3	16	380	280	8	75	30	70
11	Trois-Rivières	5	100	10	....	....	....	7	70	50	....	....	....	....
12	De Berthier à Montcalm	..	...	...	....	......	....	20	400	160	27	68	....	......
13	Terrebonne	160	960	230	....	....	....	22	270	210	14	21	....	....
14	Lac des Deux-Montagnes	18	150	20	68	700	100	....	...	....	....	....	....	.....
15	Île Perrot et Soulanges	6	60	18	20	250	175	..	...	....	...	....	...	......
16	Comté d'Argenteuil	16	160	16	60	600	340	....	....	....	2	10	....	......
17	Rivière Ottawa et comtés d'Ottawa et Pontiac	95	1500	110	203	4250	600	....	....	....	...	...	....	.....
18	Lacs de la Gatineau	(Pêche à la ligne.)												
	Totaux	752	7426	1135	422	6650	1963	225	6705	4343	314	7679	47	20180
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	...	....	....	....	...	...

du rendement, de la valeur et des espèces de poissons, etc., dans le district l'**Ottawa**, pendant l'année 1896.

Espèces de poisson.												Valeur.		
Alose, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et petit posson, liv.	$	c.	Numéro.
....	3200	60000	8000	31325	31875	2800	500	1000	2500	2000	48000	11,389	00	1
......	6500	35400	21000	23500	2000	.....	......	2500	39000	....	23000	8,795	00	2
......	6300	....	.	19760	... ...	......	......	....	......	......	76600	3,024	00	3
.....	......	....	3480	4660	7400	.....	1100	46050	9930	. ..	96330	5,934	90	4
1000	.....	....	500	700	1200	..	2000	500	600	400	10000	571	00	5
......	... .	....	7100	14550	18200	11140	6100	16050	19100	16850	6150	5,235	90	6
3000	1000	....	5000	7900	7000	3200	8680	48650	47400	5600	158000	9,730	80	7
1400	.. ..	100	2500	8000	2900	800	1000	16740	....	....	36800	2,687	40	8
...	800	....	2780	11375	10810	5900	4065	20480	400	......	154750	6,329	35	9
27800	4230	.. ..	1640	2075	2210	920	5800	19500	6260	6380	....	4,240	45	10
5400	1800	1300	300	2500	3400	200	4000	.....	......	...	5000	†2,569	00	11
......	40350	50000	......	5500	7500	1100	16000	15000	21000	......	125000	13,934	00	12
6350	.....	45000	4170	6200	7050	1200	1000	56200	6150	. ...	35200	10,269	60	13
......	.. ..	....	3000	10000	13500	5000	9500	2500	......	......	40000	3,235	00	14
.....	....	....	2900	3950	1950	2700	2850	1400	1450	....	11650	1,220	50	15
1000	1500	900	800	6500	13500	1500	18200	1250	2050	28000	12000	3,452	50	16
......	. ..	....	7100	38220	29200	12130	16050	10700	750	14950	61540	7,824	10	17
......	10500	98100	14650	10600	....	...	.....	. ...	......	..	....	12,352	00	18
45950	76180	290800	84920	207315	159695	48590	96845	258520	156590	74180	900020	....		
2757	6094	29080	6794	10365	7985	2915	5811	15511	4698	1484	18000	112,794	50	

† Dans le n° 11 ajoutez 2,000 boisseaux de petite morue évalués à $1,300.

RÉCAPITULATION

Rendement et valeur des pêches de la province de Québec, (à l'exclusion du district du Golfe) pour 1896.

Espèces de poisson.		Prix.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.
Saumon	liv.	0 20	171,139	34,227 80
Alose	"	0 06	150,160	9,009 60
Hareng, salé	rrls.	4 50	13,146	59,157 00
do frais	liv.	0 02	1,737,700	34,754 00
Poisson blanc	"	0 08	132,927	10,634 16
Truite	"	0 10	483,300	48,330 00
Doré	"	0 05	268,945	13,447 25
Esturgeon	"	0 06	136,618	7,799 35
Achigan	"	0 08	119,465	10,248 10
Maskinongé	"	0 06	48,590	2,915 40
Brochet	"	0 05	169,695	8,484 75
Anguille	"	0 06	897,550	53,853 00
Sardines	brls.	3 00	2,802	8,406 00
do conserves	boîtes.	0 05	99,200	4,960 00
Perche	liv.	0 03	156,590	4,697 70
Barbote	"	0 02	83,730	1,674 60
Flétan	"	0 10	2,550	255 00
Ouananishe	"	0 06	90,000	5,400 00
Petite morue	boits.	0 50	2,600	} 1,700 00
do	liv.	....	8,000	
Marsouins	nomb	....	222	5,328 00
Poisson commun et mêlé	liv.	0 02	1,688,720	25,887 40
Total pour 1896		....	....	351,169 11
do 1895		....	....	349,091 10
Augmentation		....	....	2,078 01

RÉCAPITULATION

Rendement et valeur des pêches dans toute la province de Québec, pour 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, saumuré	brls.	349	16 00	5,584 00
do frais, dans la glace	liv.	1,034,856	0 20	206,971 20
Hareng, salé	brls.	45,479	4 50	204,655 50
do frais	liv.	1,777,700	....	35,154 00
do fumé	"	51,080	0 02	1,021 00
Maquereau, salé	brls.	6,835	14 00	95,690 00
Homard, en boîtes	liv.	1,158,822	0 14	162,235 00
do frais	ton'x.	4	75 00	300 00
Morue, séchée	qtx.	189,417	4 50	852,376 50
Langues et noues de morue	brls.	211	10 00	2,110 00
Egrefin	qtx.	922	3 50	3,227 00
Flétan	liv.	160,642	0 10	16,064 20
Truite	"	494,300	0 10	49,430 00
Eperlan	"	431,645	0 05	21,582 25
Anguille, salée	brls.	317	10 00	3,170 00
do	liv.	897,550	0 06	53,853 00
Alose	"	150,160	0 06	9,009 60
Esturgeon	"	136,618	0 06	7,799 35
Sardines	brls.	2,802	3 00	8,406 00
do conserves, à l'huile	boîtes.	99,200	0 05	4,960 00
Poisson blanc	liv.	132,927	0 08	10,634 16
Maskinongé	"	48,590	0 06	2,915 40
Achigan	"	119,465	0 08	10,248 10
Doré	"	268,945	0 05	13,447 25
Brochet	"	169,695	0 05	8,484 75
Ouananiche	"	90,000	0 06	5,400 00
Perche	"	156,590	0 03	4,697 70
Seiche	brls.	2,351	4 00	9,404 00
Barbote	liv.	83,730	0 02	1,674 60
Moules	brls.	1,437	5 00	7,185 00
Petite morue		....	....	4,960 00
Poisson commun et mêlé *.	liv.	1,707,720	....	26,172 40
Peaux de loup marin	nomb.	11,984	1 25	14,980 00
Peaux de marsouins (*belugas*)	"	222	....	5,328 00
Huile de poisson	galls.	162,655	0 40	65,062 00
Poisson pour boitte	brls.	51,052	1 50	76,578 00
Poisson pour engrais	"	29,969	0 50	14,984 50
Total pour 1896		....	....	2,025,754 46
do 1895		....	....	1,867,920 53
Augmentation		....	....	157,833 93

STATISTIQUE

Du nombre et de la valeur des bateaux, rets et autre matériel de pêche employés dans la province de Québec (à l'exclusion du district du Golfe) pour 1896.

Articles.	Valeur.
	$ c.
1,051 bateaux de pêche (2,326 hommes)	14,657 00
683 rets à mailler (15,483 brasses)	6,509 00
225 seines (6,705 brasses)	4,343 00
314 verveux	7,679 00
759 nasses à l'anguille	70,542 00
Total	103,730 00

RÉCAPITULATION

Du matériel de pêche employé dans toute le province de Québec, pour 1896.

Articles.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
40 navires de 1,600 tonneaux (242 hommes)	34,450 00	
6,961 bateaux (13,173 hommes)	186,399 00	
293,969 brasses de rets à mailler	134,864 00	
714 seines (26,572 brasses)	26,136 00	
175 trappes à morue et filets pour l'éperlan	24,015 00	
314 verveux	7,679 00	
759 nasses à l'anguille	70,542 00	
		484,085 00
87 homarderies (2,380 employés)	39,705 00	
94,551 trappes à homards, etc	63,126 00	
		102,831 00
157 réfrigérants et glacières	10,390 00	
767 boucans et poissonneries	152,925 00	
180 jetées et quais	43,150 00	
814 lignes trainantes, morue	6,356 00	
		212,821 00
Total		799,737 00

ANNEXE N° 7.

ONTARIO.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE LA PROVINCE D'ONTARIO POUR L'ANNÉE 1896.

DIVISION DU LAC DES BOIS.

Le garde-pêche M. Kyle, qui a été récemment préposé à cette division, dit que la pêche a été faite plus activement que d'habitude, 50 rets à enclos de plus qu'en 1895 ayant été tendus, et bien que le poisson n'ait pas été aussi abondant que cette année-là, les résultats obtenus ont été meilleurs dans l'ensemble. Par suite de la hauteur considérable de l'eau, les poissons ont pu émigrer de leurs habitats habituels vers d'autres endroits qui dans les conditions ordinaires auraient été inaccessibles. On a préparé et expédié à New York, puis de là en Europe, une moins grande quantité de caviar que l'année précédente. Le poisson qui a été pris est évalué à $143,000. Environ 75 pour 100 du produit des pêcheries, consistant surtout en esturgeon, poisson blanc et doré, ont été exportés aux Etats-Unis, et le reste a été expédié dans la région orientale du Canada. Vingt-un rets à mailler et 4,500 livres de poisson ont été confisqués sur les lacs Manitou et Sandy. M. Kyle a inspecté le passe-migratoire de la compagnie *Keewatin Power Co.*, la seule qui existe dans son district, et l'a trouvée en bon état.

LAC SUPÉRIEUR.

Le garde-pêche D. F. Macdonell, qui est chargé de la surveillance des eaux dans le haut du lac Supérieur, dit qu'il a été pris à peu près la même quantité de poisson, surtout du poisson blanc et de la truite saumonée, que l'année précédente. Le rendement des pêcheries est évalué à plus de $100,000.

Le garde-pêche E. H. Elliott signale une augmentation dans le rendement des pêcheries en bas du lac Supérieur ; c'est dû, dit-il, à ce qu'on a déployé plus d'activité que d'habitude. Une maison de commerce a admis avoir vendu 400,000 livres de poisson de plus que l'année précédente. A peu d'exceptions près, les règlements concernant les saisons réservées ont été bien observés. Un individu a été surpris à pêcher durant le mois de novembre ; il a été condamné à l'amende et ses rets ont été confisqués. Le rendement des pêcheries de cette partie du lac Supérieur est aussi estimé à au delà de $100,000, ce qui porte à plus de $200,000 la valeur du poisson pris dans toute l'étendue du lac, soit à peu près la même chose que l'année précédente.

LAC HURON.

Chenal nord du lac Huron, y compris l'île Manitouline.

M. Elliott, qui est aussi préposé à cette division, dit que la pêche a été moins bonne que l'année précédente, surtout dans les environs de Killarney. Presque tout le poisson qui a été pris a été expédié frais aux Etats-Unis. Certains individus ont pêché avec des seines, des rets à trappe et rets à enclos à petites mailles. La pêche à la seine a été faite illégalement, surtout dans les environs de Killarney. Les nombreuses îles et les baies profondes qui se rencontrent dans ces parages offrent des cachettes sûres aux braconniers. Les mailles des rets à enclos ne devraient pas être de moins de 4 pouces et celles des rets à mailler de moins de 5 pouces. Tous les

bateaux, remorqueurs et engins de pêche devraient porter les mêmes numéros que les permis. Cela faciliterait beaucoup la tâche des gardes-pêche. Il n'existe aucune passe-migratoire dans cette division à l'heure qu'il est, mais il y a trois ou quatre endroits où il serait à propos d'en établir. Le rendement total des pêcheries de cette partie du lac Huron est évalué à $247,730, soit une augmentation de $43,000 sur le chiffre de l'année précédente.

BAIE GEORGIENNE.

Le garde-pêche F. J. Smith signale une diminution dans le rendement des pêcheries de son district; c'est dû à ce que le nombre des bateaux qui ont fait la pêche a été moins considérable que d'habitude. Le fort rendement qu'accuse le doré est attribué à la pêche à la ligne à travers la glace. Par suite de la demande pour ce poisson, on l'a pêché sur une grande échelle pendant l'hiver. A peu d'exceptions près, les règlements concernant les saisons réservées ont été bien observés. On a encore pêché illégalement à la seine et au rets, mais pas autant que l'année précédente. Quatre poursuites seulement ont été intentées durant l'année. Le rendement total des pêcheries de cette division est évalué à $82,700, soit une diminution de $17,500, comparativement au chiffre de l'année précédente.

Le garde-pêche J. Donaldson dit que pendant les mois de mai, juin et juillet le poisson a été beaucoup plus abondant que l'année précédente. Il a été expédié de cette division à Buffalo et à Détroit près d'un million de livres de truite saumonée; de plus il a été exporté à ces endroits 90 pour 100 du rendement des autres poissons. Il est passé dans les environs de Collingwood une grande quantité de jeunes poissons qui ont dû être pris dans les rets à petites mailles tendus en dehors de cette division. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été assez bien observés. La valeur du produit total des pêcheries est portée à $126,000, soit une augmentation d'à peu près 50 pour 100 sur le chiffre de l'année précédente.

Le garde-pêche R. Edmonstone dit que le poisson blanc disparaît graduellement sur la rive sud de la baie. Le rendement de la truite accuse une augmentation, mais ce poisson est arrivé tard sur les bancs. Les pêcheurs prétendent que l'écorce qui se détache des billes qui sont touées vers les Etats-Unis non seulement détruit leurs rets, mais de plus nuit au fonds de pêche.

M. Edmonstone a aidé le capitaine Pearson, du *Dolphin*, à saisir 22 rets à mailler dans son district et dans la division voisine. Tout le poisson qui a été pris est évalué à $25,000.

Le garde-pêche Isaac Lennox attribue l'augmentation dans le rendement de la truite en son district au fait qu'un plus grand nombre de personnes se sont fait octroyer des permis pour pêcher ce poisson. La pêche du doré accuse une forte diminution. La compagnie *Buffalo Fish Company* à elle seule a écoulé au delà de 2,000,000 de livres de poisson. M. Lennox se plaint qu'une grande quantité de jeunes poissons blancs et de petites truites ont été expédiés par Wiarton, et il recommande qu'on fasse un règlement défendant de prendre les poissons de l'une ou l'autre de ces espèces pesant moins de 2½ livres. Le garde-pêche a aidé le capitaine Pearson à saisir et à détruire un certain nombre de rets à trappe et de filets à truite, ces derniers ayant été tendus dans les limites de la réserve des Sauvages du Cap Croker, contrairement anx conditions stipulées dans les permis. Le rendement des pêcheries de cette division est évalué à $40,000.

La valeur de tout le poisson pris dans la baie Georgienne à partir de la rivière des Français jusqu'à la Tête de Cabot est portée à $273,900, à peu près la même chose que l'anné précédente.

LAC HURON.

(Depuis le Cap-Sud jusqu'à la Pointe-Edouard.)

Le garde-pêche Charles Briggs signale une diminution dans le rendement des divers poissons, sauf en ce qui concerne le poisson blanc, dont la pêche accuse une

sensible amélioration. Le nombre des bateaux pêcheurs a été moindre que l'année précédente. Les pêcheurs n'exercent plus maintenant leur industrie sur une aussi grande échelle qu'autrefois. La valeur de tout le poisson qui a été pris est portée à $70,000. Il a été exporté à peu près 70 pour 100 du rendement des pêcheries et le reste a été consommé sur les lieux. On se plaint que l'écorce qui se détache des billes qui sont touées sur le lac endommage les rets et détruit le poisson. Partout où s'accumule cette écorce on trouve des poissons Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés, M. Briggs a posté des gens à différents endroits pour faire le guet et le tenir au courant de ce qui se passe. Pendant le mois de novembre, il fait lui-même constamment la patrouille dans sa division. Des individus venus d'autres districts ont pêché illégalement le hareng, à l'automne, et un grand nombre d'engins ont été confisqués. M. Briggs dit qu'il visite souvent les scieries, et que la loi concernant la sciure de bois paraît être fidèlement observée.

Le garde-pêche Hugh McFayden dit que la pêche sur la rivière Saugeen a été très pauvre. La sécheresse a persisté si longtemps que l'eau est devenue très basse, et la truite mouchetée (le seul poisson qui se prenne ici) s'est réfugiée sous les billes et les pierres pour échapper aux pêcheurs à la ligne qui étaient campés sur les bords de la rivière. M. McFayden porte à 15,000 livres le rendement de ce poisson.

Le garde-pêche H. W. Ball dit que la diminution dans le rendement des pêcheries de sa division est en partie attribuable à la rareté du poisson, mais la chose est surtout due à ce que les remorqueurs partis de Goderich n'ont pas eu la permission de pêcher au sud de ce port comme d'habitude. Le garde-pêche n'a surpris personne à faire la pêche illégalement, et le règlement relatif à la sciure de bois paraît avoir été bien observé. M. Ball est d'avis qu'il est injuste de limiter le champ d'opérations des remorqueurs ou des bateaux, et il recommande qu'il leur soit permis de pêcher partout pourvu qu'on puisse lever les rets et repartir le même jour. M. Ball demande aussi qu'une saison réservée soit établie pour le hareng et qu'il soit prescrit que toute pêche d'automne devra cesser le 31 octobre. Le privilège de pêcher le hareng pendant le temps où il est défendu de faire la pêche du poisson blanc et de la truite offre aux braconniers une occasion favorable d'éluder la loi. Le hareng, qui abondait dans le lac Huron il y a 25 ans, se fait de plus en plus rare. La disparition de ce poisson aura pour effet d'éloigner la truite, vu que celle-ci se nourrit de hareng. M. Ball recommande qu'il soit défendu de pêcher pendant l'automne d'ici à quelques années au moins, et que les pêcheurs soient tenus de se servir de rets à mailles plus grandes que ceux qu'ils emploient à l'heure qu'il est. Tout le poisson qui a été pris est évalué à $43,000. Il a été exporté 87 pour 100 du rendement des pêcheries et le reste a été consommé sur les lieux.

Le garde-pêche H. B. Quarry dit que la pêche a été assez bonne dans son district. Si le temps avait été plus favorable on aurait obtenu de meilleurs résultats qu'en 1895. L'augmentation qu'accuse le rendement de la truite saumonée est attribuée à la transplantation des alevins éclos dans les piscifactures. Le hareng a abondé. Deux personnes seulement ont été condamnées à l'amende. M. Quarry dit que les rets à enclos que l'on tend dans sa division sont souvent endommagés sinon détruits par suite des grands vents qui règnent sur cette partie de la côte. Pour cette raison, les pêcheurs voudraient que le montant à payer pour avoir le droit de pêcher avec des rets à enclos fût réduit. La valeur de tout le poisson qui a été pris est portée à $14,700. Environ $\frac{1}{3}$ du produit des pêcheries a été vendu en Canada et le reste a été exporté aux Etats-Unis.

Le garde-pêche J. C. Pollock dit qu'il a de la difficulté à obtenir des chiffres exacts au sujet du rendement des pêcheries de sa division. Plusieurs pêcheurs qui avaient affermé des rets à enclos ont été beaucoup désappointés lorsque le propriétaire des rets en question a fait transporter ses engins de pêche dans les eaux du Michigan, où il s'attendait à obtenir de meilleurs résultats. Cela a engagé ces pêcheurs à se faire des rets afin d'être en mesure de pêcher à l'avenir pour leur propre compte. Tout le poisson qui a été pris dans cette division est évalué à $28,000. Le rendement des pêcheries de cette partie du lac Huron s'étendant au sud du cap Hurd

est estimé à $158,600, et la valeur du produit des pêcheries de tout le lac, y compris le chenal nord et la baie Georgienne, est portée à $680,276,—à peu près $18,000 de moins que l'année précédente.

DIVISION DU LAC SAINT-CLAIR.

Le garde-pêche Joseph Boismier dit que le poisson blanc a été plus abondant que l'année précédente dans le lac Saint-Clair et la rivière Détroit, sauf dans les eaux comprises entre l'île de la Bataille et le lac Saint-Clair, où il n'en pas été pris du tout. Le rendement du doré accuse une augmentation. L'esturgeon a abondé, mais les pièces qui ont été prises étaient de petite taille. L'esturgeon et le maskinongé se font de plus en plus rares.

Le garde-pêche C. W. Raymond dit que sauf en ce qui concerne l'esturgeon, qui, si l'on en croit les sauvages, aurait été rare, les pêcheries de la baie de Mitchell ont donné plus qu'en 1895. Les pêcheurs à la ligne prétendent cependant que l'achigan disparaît graduellement, et ils condamnent l'usage de seines, parce qu'elles détruisent le frai. M. Raymond a octroyé à des étrangers 78 permis pour pêcher à la ligne. Le garde-pêche se déclare en faveur de l'usage de verveux pour prendre les poissons communs qui déciment les autres poissons de plus de valeur, surtout les jeunes achigans. Comme la baie de Mitchell est une belle frayère naturelle, M. Raymond recommande qu'on défende d'y pêcher à la seine.

Rivière Thames.

Le garde-pêche Peter McCann dit que la pêche à la ligne sur la rivière Thames a été bonne. Au commencement du printemps il a été pris de grandes quantités de poisson commun, puis la pêche de l'achigan a commencé et s'est continuée jusqu'à la fin de la saison. M. McCann dit que la carpe a fait son apparition en différents endroits de la rivière et menace de devenir un véritable fléau. Les 13 passes-migratoires que comprend cette division ont été tenues en bon état et ne laissent rien à désirer.

Le rendement total des pêcheries de la rivière Thames est estimé à $10,750, et la valeur du produit des pêcheries de tout le lac Saint-Clair est portée à $42,000.

DIVISION DU LAC ÉRIÉ.

Le garde-pêche J. E. Quick dit qu'il a attentivement observé l'achigan noir durant sa fraie, près de l'île Pelée, et il en est venu à la conclusion que ce poisson fraye entre le 15 mai et le 10 juillet. Il a constaté qu'aucun des achigans n'était prêt à frayer avant le 15 mai, et sur trois qu'il a ouverts, le 10 juillet, deux n'avaient pas encore frayé. M. Quick n'a pas de plaintes à faire contre les pêcheurs. Le rendement des pêcheries est évalué à $8,000.

Le garde-pêche J. K. Laird signale une diminution dans la pêche, surtout en ce qui concerne le hareng (2,400,000 livres), le doré (130,000 livres) et le brochet (115,000 livres). La pêche au rets à enclos n'a commencé que vers le 1er juin, et la tempête du 5 novembre a mis fin aux opérations. Les pêcheurs trouvent qu'il est injuste de les forcer d'observer le règlement établissant une saison réservée pour le doré, étant donné que les gens de l'autre côté de la frontière pêchent ce poisson tout le temps. Le rendement total des pêcheries est évalué à $90,000, soit une diminution de plus de 25 pour 100 comparativement au chiffre de l'année précédente.

Le garde-pêche Wm Freeland attribue la diminution dans le rendement des pêcheries à ce que la pêche a commencé tard. On a pris peu de chose jusque vers la fin d'octobre. Ici aussi la tempête du 5 novembre a virtuellement mis fin aux opérations. M. Freeland dit que deux pêcheurs se sont noyés à Port-Bruce. Le règlement relatif à la saison réservée a été assez bien observé. Les principaux

poissons de cette division sont le hareng, dont le rendement s'est élevé à 700,000 livres, et le doré, qui a donné 418,000 livres. La valeur du rendement total des pêcheries est portée à $50,000.

Le garde-pêche D. Sharp dit que le rendement des pêcheries de sa division a atteint la moyenne, malgré que la pêche au rets à enclos n'ait pas été couronnée de succès. Le poisson est arrivé tard sur les rives, et les vents violents qui ont régné pendant le mois d'octobre ont détruit un si grand nombre de rets qu'il a fallu abandonner les opérations. Ceux qui ont pêché avec des rets à mailler dans 80 ou 90 pieds d'eau ont bien réussi et ont pris surtout du doré bleu foncé. M. Sharp recommande qu'une classe obligeant les pêcheurs à remettre dans l'eau vivants tous les jeunes poissons qu'ils trouveront dans leurs enclos soit insérée dans les permis. La valeur du rendement total des pêcheries de ce district est portée à $35,300.

Le *garde-pêche W. P. Croome* dit que la pêche dans sa division a été à peu près la même que l'année précédente et que tout le produit des pêcheries a été consommé sur les lieux. Les propriétaires de scieries ont soin de ne pas contaminer les cours d'eau avec de la sciure de bois et des débris. Il y a des manufacturiers qui laissent échapper certaines substances colorantes dans l'eau, mais pas en quantité suffisante pour nuire au poisson. M. Croome est d'avis que l'on ne devrait pas permettre que les eaux des égouts de Brantford se déversent dans la Grande-Rivière. Il n'y a pas de danger immédiat, mais avec l'extension du système, cela pourra, dans un avenir rapproché, affecter sérieusement les pêcheries. Les eaux de ces égouts devraient au moins traverser des matières filtrantes avant d'atteindre la rivière. Les 11 passes-migratoires que renferme cette division ont toutes été inspectées et trouvées en bon état. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été assez bien observés. Plusieurs personnes ont été condamnées à l'amende grâce à l'énergie déployée par le club de chasse et de pêche de la localité. M. Croome croit qu'il serait à propos de raccourcir la saison réservée et de ne permettre aucune pêche sur les rivières de l'intérieur en temps prohibé.

Le rendement total des pêcheries de tout le lac Erié est évalué à $241,200, soit une diminution de 20 pour 100 comparativement au chiffre de l'année précédente.

LAC ONTARIO.

Le *garde-pêche F. Kerr*, dont le district comprend l'extrémité orientale du lac Erié et l'extrémité occidentale du lac Ontario, qui se trouvent reliées par la fameuse rivière Niagara, dit que les pêcheurs de sa division ont très bien réussi. L'augmentation qu'accusent la truite saumonée et le poisson blanc est d'un bon augure pour l'avenir. Il a été pris une plus grande quantité de harengs bleus foncés qu'en 1895, et les prix ont été plus bas. Tout ce qui se prend en fait de hareng de cette espèce est fumé et s'écoule facilement. Ce poisson a été abondant à tous les postes de pêche le long du lac Ontario, sauf à Niagara. Un nombre immense de jeunes harengs sont passés dans les environs de Queenston, et il en a sans doute été pris beaucoup dans les trappes. M. Kerr recommande qu'il soit défendu de pêcher avec des trappes. Dans la partie du lac Erié que comprend ce district la pêche du hareng a été pauvre, bien que de bons coups de filet aient été faits de temps à autre. L'année dernière le hareng a paru se tenir surtout sur la rive américaine. Le hareng-cisco a presque complètement disparu, et les pêcheurs considèrent maintenant ce poisson comme une chose du passé. Il a été pris de grandes quantités de poissons blancs et de truites saumonées, principalement à Grimsby et à Winona. Les jeunes poissons blancs abondent, et on devrait faire des règlements pour les protéger. La pêche de l'esturgeon à Fort-Erié et à Niagara n'a pas été aussi bonne qu'en 1895. Aujourd'hui, ce poisson se pêche surtout à la ligne dormante. On a aperçu des esturgeons à presque tous les postes de pêche du lac Ontario, et l'on en a pris quelques-uns aussi loin en descendant que Burlington Beach, où il n'en avait pas été vu depuis des années. L'esturgeon prend de plus en plus d'importance comme poisson comestible. La perche, le brochet et les autres poissons communs ont paru être aussi abondants que jamais. Le perche devrait être protégée durant sa fraie, vu qu'elle est maintenant beaucoup recherchée.

M. Keer a surveillé de près les braconniers américains sur la rivière Niagara. Trois hommes ont été arrêtés et condamnés à l'amende, et un bateau ainsi qu'une seine ont été saisis à l'Ile de la Marine. A Queenston, trois individus ont été condamnés à l'amende pour avoir pêché sans permis et leur bateau a été confisqué. A Fort-Erié, trois hommes ont été arrêtés et condamnés à l'amende pour avoir pris de la boitte illégalement et leurs bateaux ont été saisis. En outre, quelques rets ont été confisqués dans la baie de Burlington, et ceux à qui ils appartenaient ont été condamnés à l'amende. Il n'a été octroyé que 26 permis de pêche à la ligne à des touristes étrangers. Avec l'aide du garde-pêche de l'Etat de New-York, M. Kerr a réussi à déjouer les projets des braconniers et à empêcher complètement la pêche à la seine sur ce cours d'eau international. M. Keer recommande qu'il soit défendu de se servir de trappes mécaniques comme celles qu'on a l'habitude de tendre à Queenston, vu que ces engins sont nuisibles au hareng.

Le garde-pêche Wm Sargent signale une augmentation considérable dans le rendement du hareng. La pêche de ce poisson a été très bonne pendant les mois de novembre et de décembre, mais les prix n'ont pas été aussi hauts qu'en 1895.

La pêche à la ligne de l'achigan a été très satisfaisante et de belles pièces ont été prises. Quelques rets ont été saisis et détruits sur les creeks des Douze et Seize Milles, mais le garde-pêche n'a pas pu découvrir ceux à qui ils appartenaient. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce district et le besoin ne s'en fait pas sentir.

Le garde-pêche James Stanley dit que le rendement de la truite et celui du poisson blanc ont augmenté, mais que la pêche du hareng a presque complètement manqué, chose qu'il ne peut expliquer. Ceux qui pêchent avec des rets à mailler prétendent que les seines font beaucoup de tort aux pêcheries. M. Stanley est évidemment du même avis puisqu'il recommande qu'on défende l'usage de seiner sur le lac Ontario. La pêche du poisson commun dans la baie de Presqu'Ile n'a pas été aussi bonne que par le passé.

Le garde-pêche J. Redmond accuse une augmentation dans le rendement des pêcheries du comté de Prince-Edward en ce qui concerne les poissons les plus importants. Le poisson blanc et la truite se font de plus en plus abondants. Les pêcheurs sont d'avis que l'amélioration qui s'accuse est due à la transplantation des alevins éclos dans les piscifactures. Le règlement relatif à la saison réservée a été bien observé. Trois verveux et plusieurs rets à mailler ont été saisis. Le rendement total des pêcheries de ce district est évalué à $20,000.

Le garde-pêche W. P. Clarke signale une légère augmentation dans le rendement total des pêcheries de la baie de Quinté. La pêche du poisson blanc n'a pas été aussi bonne que l'année précédente ; cela est dû à ce que l'usage de seines a été défendu. M. Clarke dit que l'amélioration qui s'est produite est attribuée à la transplantation des alevins éclos dans les piscifactures. Environ les ⅘ du poisson qui a été pris ont été exportés aux Etats-Unis et le reste a été consommé sur les lieux. Les braconniers ont opéré sur les frayères, mais le garde-pêche n'a pu en faire condamner.

Les propriétaires de scieries se conforment aux règlements concernant la sciure de bois. M. Clarke recommande que tous les engins de pêche pour lesquels des permis sont accordés soient numérotés ou portent une marque quelconque afin que les fraudes puissent être facilement découvertes. Les officiers de douane devraient être chargés de donner aux pêcheurs à la ligne et aux touristes étrangers les instructions voulues, ce qui éviterait aux gardes-pêche des pas et démarches inutiles. Le produit total des pêcheries de ce district est estimé à $ 16,800.

Le garde-pêche James McGlynn dit que la pêche dans les eaux entourant l'île du Loup a été à peu près la même que l'année peécédente. Le poisson commun a abondé au printemps mais a été rare à l'automne. Le peu de hauteur de l'eau dans ce district a affecté les pêcheries dans une certaine mesure. Le poisson blanc a été aussi abondant que d'habitude, la truite saumonée a été très rare. L'achigan a abondé au commencement de la saison, mais les pêcheurs à la ligne sont devenus si nombreux que ce poisson a été décimé avant l'automne. Quatre-vingt-dix pour cent des sportsmen apportent avec eux leur nourriture et ne laissent pas d'argent en Canada.

Le garde-pêche E. H. Sills signale une légère augmentation dans le rendement des pêcheries de sa division : c'est dû à ce que plus d'activité a été déployée que par le passé. Le taux peu élevé des gages et la baisse dans le prix des produits agricoles ont porté une foule de cultivateurs à se livrer à la pêche pour augmenter leurs revenus. M. Sills ne signale aucun abus. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés. Il n'y a pas de passes migratoires dans ce district.

FRONTENAC, LEEDS ET LANARK.

Le garde-pêche John Purdy, préposé au district de Kingston, dit que la pêche a été assez bonne et que l'on a pris surtout du brochet et de la barbote, mais il ne fait pas d'observations.

Le garde-pêche Geo. Lake dit qu'il a été pris moins de poisson dans sa division qu'en 1895 ; c'est dû à ce que le nombre de personnes qui ont fait la pêche a été moins considérable que cette année-là. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été en général bien observés. Un individu a été déclaré coupable d'avoir pêché illégalement et condamné à l'amende. Les propriétaires de scieries se sont conformés aux règlements. La seule passe-migratoire que renferme cette division est tenue en bon état. Une autre échelle à poisson devrait être établie au pied du lac de Bob. M. Lake est d'avis que l'on devrait permettre aux pêcheurs de tendre quelques verveux dans les lacs pour débarrasser les eaux des poissons communs qui nuisent à la propagation des poissons de valeur que l'on rencontre dans ces parages.

Le garde-pêche H. R. Purcell dit que tout le poisson qui se prend dans sa division sert à la consommation domestique. Si l'on en croit les pêcheurs à la ligne, la pêche de l'achigan aurait été assez bonne. Des plaintes ont été faites contre certains pêcheurs, mais M. Purcell a constaté qu'elles étaient non fondées.

Le garde-pêche R. A. Gilbert dit que la pêche à la ligne a assez bien réussi. Il est absolument défendu de pêcher au rets dans cette division. Les règlements relatifs aux saisons réservées et la sciure de bois ont été assez bien observés. Tous les étés, un grand nombre de touristes visitent les lacs de cette division.

Le garde-pêche Robt. Poole dit que la pêche a été aussi bonne que par le passé. L'augmentation dans le rendement de l'esturgeon est dû à ce qu'on a permis de tendre dans ces parages un plus grand nombre de lignes dormantes que d'habitude. L'achigan et le brochet sont pêchés par des touristes durant les mois de juillet et d'août. L'esturgeon est expédié à New-York. Tous les engins de pêche qui avaient été tendus sans permis ont été confisqués. M. Poole se déclare en faveur de l'octroi de permis pour pêcher au verveux, afin de réduire le nombre des poissons communs, tels que la barbote, l'anguille, etc., qui sont une source de nuisance.

Le garde-pêche J. G. Wallace dit qu'il n'a pas entendu les pêcheurs à la ligne se plaindre de la rareté du poisson, et il croit que la pêche a atteint la moyenne. Plusieurs petits rets ont été confisqués pendant l'été, mais la plupart d'entre eux avaient été tendus par des colons pour prendre du poisson destiné à leur propre usage.

PARRY-SOUND ET MUSKOKA.

Le garde-gêche G. R. Steele a visité aussi souvent que possible les divers lacs et rivières de sa division ainsi que les principaux endroits de pêche. Les règlements relatifs aux saisons réservées et les lois de pêche en général ont été, selon toute apparence, bien observés. Les colons voudraient qu'on leur accordât le privilège de pêcher le hareng avec de petits rets pour la consommation domestique. Comme ce poisson, qui abonde dans la plupart des cours d'eau de cette division, ne peut se prendre autrement qu'avec des rets, M. Steele se déclare en faveur de la chose. Au cours de ses inspections, M. Steele a remarqué que certains propriétaires de scieries, tout en ne jetant pas la sciure de bois dans les rivières, la déposaient si près des

rives qu'elle était exposée à être emportée en partie par les eaux lors des inondations. Avis a été donné à ces propriétaires de scieries de voir à ce que cela ne se répète plus.

Le garde-pêche E. Forsyth dit que le poisson a abondé comme toujours et qu'il en a été pris un peu plus que l'année précédente. Les gens consomment plus de poisson qu'autrefois. La loi a été bien observée et aucune amende n'a été imposée. M. Forsyth voudrait que la saison réservée pour la truite saumonée commençat vers le 15 octobre, vu que dans ces parages un certain nombre de truites frayent avant le 1er novembre.

DIVISION DE PETERBOROUGH.

Le garde-pêche G. W. Fitzgerald dit que la pêche a été dans l'ensemble meilleure qu'en 1895. Huit poursuites ont été intentées pour illégalités, et les prévenus ont été déclarés coupables dans chaque cas. Les propriétaires de scieries se conforment maintenant à la loi. M. Fitzgerald dit que les gardiens qui se trouvent sous ses ordres ont rempli leurs devoirs à sa satisfaction.

Le garde-pêche D. Breeze dit que la pêche a été très bonne dans son district. Il a été pris une énorme quantité de maskinongés et d'achigans. M. Breeze attribue cela à la meilleure observation des règlements de pêche et de la loi concernant la sciure de bois. Les propriétaires de scieries ne laissent plus échapper leurs déchets dans les rivières. Les riverains commencent à comprendre qu'il est de leur intérêt d'aider les autorités à protéger le poisson.

M. Breeze a saisi 3 rets et a imposé une couple d'amendes. Un individu qui avait résisté a été condamné à payer une amende de $20 et les frais. Le canot du garde-pêche a été intentionnellement endommagé aves des harpons. M. Breeze est d'avis que la saison réservée pour le maskinongé devrait être la même sur la rivière Otonabi que sur le lac du Riz. Si un individu était surpris avec des maskinongés dans son bateau, il n'y aucun doute qu'il prétendrait les avoir pris dans le lac. Il y a plusieurs barrages dans cette division et l'on est à en construire d'autres; ils devraient tous être pourvus de passes migratoires. L'Otonabi, entre Peterborough et Lakefield, avec son fond en gravier, serait une excellente frayère pour l'achigan.

Il est presque impossible d'empêcher les pêcheurs de grenouilles de braconner. Ces pêcheurs se tiennent dans les criques et les marais presque toutes les nuits depuis le mois de mai jusqu'à l'automne; ils sont munis de lanternes sourdes et de réflecteurs, et lorsqu'il n'y a personne dans les environs ils ne se font pas scrupule, paraît-il, de tuer des maskinongés, qu'ils cachent sur la rive jusqu'à ce qu'ils puissent les expédier aux Etats-Unis avec leurs grenouilles.

DISTRICT DE SIMCOE.

Le garde-pêche Wm McDermot est heureux de pouvoir dire que les lois de pêche ont été mieux observées que jamais. Aucune poursuite n'a été intentée. La visite des agents de la police fédérale, il y a une couple d'années, a eu un effet salutaire, et M. McDermot désirerait que l'on envoyât un autre détachement sur les lieux. Les propriétaires de scieries se conforment aux lois concernant la sciure de bois et les passes migratoires, et ils ont maintenant une chaîne complète de passes sur les rivières Nottawasaga et Boyne ainsi que sur leurs tributaires. Les poissons de toutes espèces paraissent être aussi abondants que jamais. Le nombre des truites mouchetées a augmenté dans les petits cours d'eau, et il y a plus de perches et de barbotes qu'autrefois dans la rivière Holland.

DIVISION DU LAC SCUGOG.

Le garde-pêche A. Bradshaw dit que le rendement du maskinongé et de l'achigan a été considérable (près de 200,000 liv.), bien qu'il n'ait pas atteint le chiffre de l'année

1895. Par suite du peu de hauteur de l'eau durant l'été, il a été impossible de pêcher à la cuiller les fonds couverts d'herbes. La loi a été assez bien observée. Deux individus qui avaient violé les règlements ont été condamnés à l'amende et dénoncés au ministère. Le barrage de Lindsay devrait être pourvu d'une bonne passe migratoire, celle qu'il y a actuellement étant devenue inutile.

COMTÉ DE WELLINGTON ET ENVIRONS.

Le garde-pêche D. Coleman est préposé à certaines parties des rivières Crédit et Nottawasaga, ainsi qu'à leurs tributaires. La première de ces rivières traverse le canton de Caledon et l'autre le canton de Mono. Le pays que baignent ces rivières est défriché, à l'exception des terres dans le voisinage immédiat des rives, qui sont presque partout à pic et impropres à la culture. Le fond des deux rivières en question se compose surtout de gravier, et leurs rives sont bordées d'arbrisseaux et de troncs d'arbres, le tout offrant un excellent abri pour la truite mouchetée, qui est le principal poisson que l'on rencontre dans ces parages. Ce n'est que tout dernièrement que l'on a songé à protéger la truite. Jusque-là ce poisson était pêché en tout temps de l'année et avec toutes espèces d'engins. Aussi des endroits autrefois renommés pour la truite commençaient-ils à se dépeupler. Il n'y a pas encore très longtemps les gens qui visitaient ces parages prenaient des truites à pleins seaux pendant le temps du frai. Mais maintenant tout est changé : il est défendu de pêcher hors de saison, l'usage de certains engins de pêche est strictement prohibé, et grâce au système de protection qui a été adopté, le nombre des truites a augmenté dans la proportion de 50 pour 100. Partout dans ce district on s'intéresse beaucoup maintenant à la propagation et à la protection de la truite mouchetée. Deux piscifactures privées ont été établies et font de bonnes affaires; les propriétaires de ces piscifactures protègent les étangs et diverses sections des rivières. M. Coleman est d'avis qu'on ne devrait plus octroyer de permis pour prendre des truites hors de saison, en vue de repeupler les eaux, vu que d'immenses quantités de jeunes truites sont ainsi transplantées dans des étangs privés. M. Coleman voudrait que la saison réservée commençât le 1er au lieu du 15 septembre.

ONT

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des remorqueurs, bateaux et engins son prises, en ce qui concerne la province

Numéro.	District.	Matériel de pêche. — Navires ou remorqueurs. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à enclos. — Nombre.	Valeur.
	Lac des Bois.			$			$				$		
1	District de la rivière La Pluie	11	714	17050	38	81	8760	151	151	24000	1620	127	30150
	Lac Supérieur.												
2	Eaux de l'intérieur, district de la baie du Tonnerre—Poisson-Blanc, lac des Mille-Lacs, Phare du Nord et autres lacs	..	....	....	.	20	2100	40	...	16000	3100	....	......
3	Port-Arthur	4	115	8500	20	8	1600	16	....	7000	1750	28	4200
4	Népigon	..	...	....	..	5	1000	10	....	4700	1175	...	......
5	Rossport	2	32	1600	8	8	1450	16	....	6500	1650	5	1000
6	Jackfish	..	....	....	..	1	175	2	....	900	250	....	......
7	Port-Caldwell	2	37	2700	10	..	......	..	....	2200	1300	6	1200
8	Havre de la Péninsule	..	....	.....	..	1	200	2	....	1000	350	5	1000
9	Ile au Caribou	..	....	.	..	4	900	8	240	11000	900	....	..
10	Ile Michipicoten	.	....	...	..	4	900	8	250	12000	1000	2	300
11	Otter-Head	..	....	.....	..	4	600	8	250	12000	1200	....	.....
12	Havre des Pilotes	..	....	.....	..	3	300	6	49	1000	800	....	....
13	Rivière du Chien	..	....	.....	..	4	500	8	70	10000	1250	....	.....
14	Rivière Michipicoten	..	....	....	..	2	300	4	42	6000	600	....	......
15	Petit Gros-Cap	..	....	....	..	3	700	6	63	9000	1000	....	.....
16	Havre au Sauvage	..	....	.....	..	3	500	6	49	7000	1000	..	....
17	Gargantua	..	....	.....	..	2	200	4	35	5000	600	5	1000
18	Iles aux Lézards	3	300	17000	27	5	1000	10	350	50000	6000	5	2000
19	Pointe Mamaise	..	....	..	..	2	250	4	35	5000	600	....	......
20	Batchewana	..	....	......	..	3	500	6	63	9000	800	....	.....
21	Baie Goulais	..	....	.....	..	5	300	10	21	3000	300	....	.....
22	Gros-Cap	..	....	......	..	7	350	14	29	3500	350	....	......
	Totaux	11	484	29800	65	94	13825	188	1546	181800	25975	56	10700
	Valeurs $	..	....	.....	..	..	.....	...	....	......	.....	....	....

ARIO.

de pêche, le nombre d'hommes employés à la pêche, et les espèces et quantités de pois-
d'**Ontario**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.													Valeur.	Numéro.
Hareng, rais, liv.	Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Caviar, liv.	Vessies, liv.	$ c.	
...	...	552860	75490	...	372215	66180	1390	849480	29280	84580	53020	1050	143,110 35	1
...	...	26000	18000	...	14500	7000	...	...	...	...	...	...	4,885 00	2
11000	150	220000	235000	315	4700	...	...	22000	...	...	...	...	47,635 00	3
2500	25	42000	30000	110	2400	...	...	1200	...	...	...	...	7,977 00	4
2530	95	87500	93000	160	4700	...	...	3970	...	...	...	...	19,399 10	5
...	11	9000	11200	20	...	...	...	...	...	...	...	...	2,150 00	6
...	6	27000	51000	800	...	...	...	2000	...	...	...	...	15,440 00	7
...	...	13700	11500	38	2300	...	...	2700	...	...	...	...	2,903 00	8
...	...	...	117800	151	...	...	...	...	...	...	...	...	13,290 00	9
...	...	10000	111600	60	...	...	...	...	...	...	...	...	12,560 00	10
...	...	5500	88000	26	...	...	...	...	...	...	...	...	9,500 00	11
...	...	9000	20000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2,720 00	12
...	...	28000	21400	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4,380 00	13
...	...	10700	14500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2,306 00	14
...	...	66900	43900	...	...	...	...	400	...	...	...	...	9,766 00	15
...	...	19300	30000	18	...	...	...	...	...	...	...	...	4,724 00	16
...	...	39000	24200	...	2100	...	...	4600	...	...	...	...	5,921 00	17
...	...	99400	201500	150	...	...	...	...	...	...	...	...	29,602 00	18
...	...	15600	18700	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,118 00	19
...	...	17900	17600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,192 00	20
...	...	8000	10000	2	500	...	...	...	...	2000	...	...	1,725 00	21
...	...	10000	8000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,600 00	22
16030	287	764500	1176900	1850	31200	7000	...	36870	...	2000	...	...	...	
481	2870	61160	117690	18500	1560	280	...	2212	...	40	...	...	204,793 10	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	Divisions.	Matériel						
		Remorqueurs ou navires.				Bateaux.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.
	Division du Lac Huron.			$			$	
	Chenal nord, île Manitouline et les environs.							
1	Iles des Canards	1	15	2000	6	6	1200	12
2	Ile Verte	....	....	....	....	5	1000	10
3	Ile Brûlée	2	22	5000	12	1	150	2
4	Baie de la Misère	....	....	....	....	1	100	2
5	Baie de la Providence	....	....	....	....	9	500	18
6	Baie de Michel	....	....	....	....	9	500	18
7	Embouchure de la baie du Sud	1	15	2000	6	10	1500	20
8	Killarney	....	....	....	....	32	2300	64
9	Ile Ronde	....	....	....	....	13	650	26
10	Wickwimikong	....	....	....	....	17	1000	34
11	Ile de Fitzwilliam	....	....	....	....	2	300	4
12	Ile des Sauvages et île Seule	3	117	13000	20	24	4030	48
13	Beaverstown	....	....	....	....	2	200	4
14	Pointe aux Grondines	....	....	....	....	2	100	4
15	Pointe Noire	....	....	....	....	2	200	4
16	Rivière Mauvaise et rivière des Français	....	....	....	....	5	500	10
17	Iles aux Outardes	2	19	4000	9	16	3000	32
	Totaux	9	188	26000	53	156	17230	312
	Valeurs $	....	....	....	....	....	....	....

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

De pêche.				Espèces de poisson.							Valeur.	Numéro.
Rets à mailler.		Rets à chambres.										
Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Hareng, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Poisson commun, liv.		
	$		$								$ c.	
25000	4000	9	2000	12800	55200	155730	....	....	....	.....	20,373 00	1
15000	1000	....	....	20000	6500	87000	....	....	....	.....	9,820 00	2
12000	1640	5	2000	50000	4000	240000	500	....	2300	. ...	25,983 00	3
... .	......	2	350	200	1200	8850	....	....	250	......	1,002 00	4
9000	500	....	.....	... .	....	3200	......	......	....	.. .	3,200 00	5
9000	500	....	.....	....	....	3200	....	....	....	.....	3,200 00	6
25000	3500	....	......	14700	9000	217270	....	....	500	......	22,918 00	7
99000	6000	. ..	......	... ..	227000	127000	11000	4500	1000	1250	31,675 00	8
15000	2000	....	... .	....	56530	15236	2200	....	....	. ..	6,156 00	9
20000	1500	....	.... .	....	40000	30000	40	50	1000	.....	6,264 00	10
4000	500	....	.....	....	8000	12000	....	....	....	......	1,840 00	11
81900	20020	....	....	.. . ...	252000	343450	400	....	....	.... .	54,525 00	12
3000	200	...	....	4600	5300	960	1000	1870	1330	1600	894 60	13
2000	200	....	......	....	2000	2000	... .	....	2000	... .	480 00	14
2000	200	....	... .	....	6000	12000	6000	500	1000	2000	2,100 00	15
6500	550	....	.....	12500	4700	6000	6000	... .	1000	2000	1,751 00	16
60000	3000	....	.. . .	46000	246000	235000	185000	8000	23000	2000	55,550 00	17
388400	45310	16	4350	160800	923430	1556496	212140	14920	33380	8850	....	
....	. ...	....	... ..	4824	73874	155650	10607	597	2003	177	247,731 60	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	Divisions.	Matériel de pêche.										
		Navires et remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		Verveux.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	District de la Baie Georgienne.			$			$			$		$
1	Anse de Byng	1	15	2500	6	6	1200	15	40000	7500	...	....
2	Pointe au Baril	1	12	3500	5	5	800	12	21000	5000	....	....
3	Shawanaga, île au Vison et rocher de Campbell	1	20	2500	6	11	2000	30	190000	16000	....	....
4	Copperhead et île au Parapluie	..	....	...	....	5	600	12	20000	4000	..	....
5	Midland et Pénétancouchine	..	....	....	....	17	1800	40	22000	3600	6	160
6	Port de Victoria	1	8	1000	3	15	1500	45	20000	3000	13	200
7	Waubashene	1	7	700	4	20	2300	45	40000	6000	4	100
8	Baie de Nottawasaga, y compris Collingwood et ses environs	6	232	25000	48	21	3150	57	57000	23400	....	....
9	Meaford	3	48	9500	15	7	375	14	48000	4800	....	....
10	Baie d'Owen-Sound et ses environs	..	....	.....	....	24	1000	32	38650	3820	....	....
11	Baie de Colpoy à Cabot's-Head	5	110	22000	26	54	3780	110	124000	8800	....	....
	Totaux	19	452	66700	113	185	18505	412	620650	85920	23	460
	Valeurs $	..	....	...	....	....	......	...	...	.....	....	....

engins de pêche, etc , en ce qui concerne la province d'Ontario, 1896—*Suite.*

Espèces de poisson.												Valeur.	Numéro.
Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun, liv.	$ c.	
....	60000	90000	.....	......	....	.. ..	7000	...	.. .. ..	......	... ..	14,150 00	1
.	50000	120000	.....	. ...	. ...	500	10000	4000	3000	....	......	16,870 00	2
20	30000	20000	20	25	. .	......	25000	2000	....	.....	. .	6,242 50	3
......	40000	27000	30	100	......	....	....	.... .	. ....	.. ...	.....	6,650 00	4
50	35050	38000	95	910	.....	. ....	52000	2000	. .	8000	. .	14,989 00	5
......	60000	10000	....	50	.. ...	.....	120000	16000	10000	40000	10000	14,265 00	6
20	10500	15000	10	70	.. ..	......	101600	20700	300	22000	14300	9,607 00	7
... .	234350	991630	....	35	77800	700	60800	3860	41600	.. ..	1200	126,158 90	8
.....	2000	117800	...	......	......	......	....	......	...	......	. ..	11,940 00	9
.....	2500	125900	. ..	.... .	8700	... .	....	......	.....	.....	1000	13,071 00	10
10	30350	365670	20	65	7000	.. ..	1000	....	2000	.....	......	39,967 50	11
100	554750	1921000	175	1255	93500	1200	377400	48560	56900	70000	26500	....	
1000	44380	192100	1750	5648	2805	72	18870	1942	3414	1400	530	273,910 90	

TABLEAU indiquant le nombre de remorqueurs, navires et bateaux employés à la pêche, le rendement des pêcheries, etc., province d'Ontario, 1896—*Suite.*

LAC HURON (proprement dit)—*Suite.*

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche.																Accessoires de pêche.				Numéro.
		Remorqueurs ou navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.			Rets à chambres.		Verveux.		Réfrigérants et glacières.		Jetées et quais.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
				$			$			$			$		$		$		$		$	
1	Du Cap Hurd à Southampton	5	85	15500	33	37	3500	87	113000	15150	13	1300	865	....	....	....	....	....	....	2	500	1
2	Saugeen	....	....	....	....	Angling and trolling.				....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
3	De Port-Elgin à Kincardine	1	20	1500	5	3	450	7	18000	2400	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3
4	De Port-Albert à Goderich	3	85	8500	18	9	900	21	48000	8500	....	....	....	1	300	....	....	4	700	....	....	4
5	De Goderich à la Pointe Bleue	1	25	2000	6	17	1145	36	18100	1360	....	....	....	13	2050	....	....	....	....	....	....	5
6	De la Pointe Bleue à la Pointe Edouard	....	....	....	....	25	1215	25	....	....	2	105	105	22	3680	....	....	....	....	....	....	6
	Totaux	10	215	27500	62	91	7210	176	197100	27410	15	1405	970	36	6030	....	....	4	700	2	500	
	Totaux pour la baie Georgienne	19	452	66700	113	185	18505	412	620650	85920	....	....	....	....	....	23	460	35	27800	18	4400	
	do le chenal du nord	9	188	26000	53	156	17230	312	388400	45310	....	....	....	16	4350	....	....	3	5700	11	7900	
	Grand totaux pour tout le lac Huron	38	855	120200	228	432	42945	900	1206150	158640	15	1405	970	52	10380	23	460	42	34200	31	12800	
	Division du lac Saint-Clair.																					
1	Rivière Saint-Clair	....	....	....	....	14	430	11	3000	100	12	1200	750	....	....	....	....	....	....	....	....	1
2	Lac St-Clair, y comp. la baie de Mitchell	1	3	150	4	31	1075	60	....	....	17	1920	2220	4	525	10	300	....	....	....	....	2
3	Rivière Thames	....	....	....	....	20	200	150	....	....	27	1500	850	....	....	....	....	....	....	....	....	3
4	Rivière Détroit	1	10	500	3	17	410	70	....	....	18	900	1300	....	....	....	....	....	....	....	....	4
	Totaux	2	13	650	7	82	2115	291	3000	100	74	5520	5120	4	525	10	300	....	....	....	....	

* 8 puisettes, $20.

Tableau indiquant le nombre de remorqueurs, navires et bateaux employés à la pêche, le rendement des pêcheries, etc., province d'Ontario, 1896—*Suite.*

LAC HURON (proprement dit)—*Suite.*

Numéro.	Districts.	Espèces de poisson. Truite, brls.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur. $ c.	Numéro.
1	De Cap Hurd à Southampton	250	2160	20000	130000	468200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	70,040 00	1
2	Saugeen	..	..	...	...	15000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,500 00	2
3	De Port-Elgin à Kincardine	...	...	12000	3500	60000	4000	2000	200	...	...	150	25000	...	15000	8,047 00	3
4	De Port-Albert à Goderich	...	...	25000	8500	288400	28000	6000	900	...	1250	200	75000	...	46000	35,543 00	4
5	De Goderich à la Pointe Bleue	...	...	62050	19020	65475	..	46610	110	...	36900	..	1210	...	8300	14,681 80	5
6	De la Pointe Bleue à la Pointe Edouard	...	140	63380	7500	4600	30	340830	...	...	129210	50	730	...	20480	28,821 80	6
	Totaux	250	2300	182430	168520	901675	32030	395440	1210	...	167360	400	101940	...	89780	158,633 60	
	Totaux pour la baie Georgienne	175	1255	93500	*554750	1921000	1200	377400	48560	...	56900	...	...	70000	26500	273,910 90	
	do le chenal du Nord	...	...	160800	923430	1556496	...	212140	14920	...	33380	...	...	...	8850	247,731 60	
	Grands totaux pour tout le lac Huron	425	3555	436730	1646700	4379171	33230	984980	64690	...	257640	400	101940	70000	125130	680,276 10	
	Division du lac Saint-Clair.																
1	Rivière Saint-Clair	...	...	13400	2350	4150	400	130750	...	...	38880	...	7240	...	16400	10,444 50	1
2	Lac St-Clair, y comp. la baie de Mitchell	...	...	3500	7200	...	11865	54050	35400	2220	51200	...	83400	29600	198000	15,770 60	2
3	Baie Thames	...	...	...	...	...	2450	138200	13800	700	1000	...	...	4500	147230	10,745 60	3
4	Rivière Détroit	...	...	...	44000	...	550	13870	3050	...	600	...	...	...	32128	5,047 06	4
	Totaux	...	...	16900	53550	4150	15265	336870	52250	2920	91680	...	90640	34100	393758	...	
	Valeurs $	...	...	507	4284	415	916	16844	2090	175	5501	...	2719	682	7875	42,007 76	

Note.—A ajouter au n° 8 100 barils de poisson blanc salé.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux,

Numéro.	District.	Matériel de pêche.														
		Navires ou remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.			Rets à chambres.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	Division du lac Erié.			$			$			$			$		$
1	Ile Pelée	..	....	....	..	9	1000	18	4200	240	..	....	....	15	3000
2	Comté d'Essex	2	100	9500	10	52	4700	68	1200	260	..	....	....	40	20000
3	do de Kent	1	4	500	3	40	3860	65	300	25	3	450	300	41	20200
4	do d'Elgin	7	116	22700	35	36	3560	47	3750	575	..	....	....	59	19600
5	Clear-Creek	5	66	8000	10	6	400	13	......	....	..	....	....	14	4200
6	Port-Rowan	..	....	....	..	17	445	64	1400	350	16	2500	1500	....	.....
7	Normandale	..	....	....	..	11	390	25	4800	510	..	....	....	....	.....
8	Port-Dover	3	99	6700	12	6	2375	12	5000	630	..	....	...	14	5600
9	Nanticooke	..	....	.....	..	4	270	10	600	50	..	....	....	5	1450
10	Cayuga à la baie Moulton, y compris la Grande-Rivière	2	32	4500	7	18	1080	30	9000	2500	12	1200	225	....	......
11	Low-Banks	..	....	......	..	6	60	6	2000	300	..	....	....	....	.....
12	Port-Colborne	..	....	.....	..	6	300	6	6000	600	..	....	...	3	2000
13	Ridgeway	1	8	1500	3	7	500	18	10000	1200	..	....	....	....	.....
14	Fort-Erié	..	....	....	..	18	900	26	12000	1500	..	....	....	....	.....
15	Welland	..	....	....	..	....	......	....	....	....	..	....	....	..	.....
	Totaux	21	425	53400	80	236	19840	408	60250	8740	31	4150	2025	191	76050
	Valeurs $	..	....	.....	..	....	....	....	.....	....	..	....	....	....	......

etc., en ce qui concerne la **province d'Ontario**—*Suite.*

Espèces de poisson.											Valeur.		
Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, livs.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Caviar, liv.	$	c.	Numéro.
115330	9170	6000	18720	....	....	24100	3480	7710	42550	.....	8,045	10	1
701200	30220	13600	60500	....	...	70200	155000	...	520600	. ..	46,568	60	2
2393400	23970	...	130790	115100	. ..	30200	59520	730	42790	. ..	89,331	10	3
701130	42960	2040	418390	....	......	33070	47700	1900	32390	735	49,834	10	4
87150	11720	200	22125	40500	......	9020	2480	420	850	1600	7,411	35	5
9700	....	7800	39120	21170	700	. ...	80820	1700	98840	.....	8,039	20	6
54810	. ...	630	15900	1460	......	. ...	41490	1510	....	.....	3,810	40	7
99210	2000	1300	137040	1200	300	14250	39730	.....	3640	2500	13,002	00	8
33926	5840	500	6110	3240	30	9070	1180	50	22600	250	3,059	48	9
30150	420	2640	13200	3000	500	....	8520	. ..	13000	. ...	2,422	10	10
5000	....	800	4000	....	.....	....	4000	.. ..	5000	......	618	00	11
10000	....	1000	6000	....	.....	....	8000	....	5000	. ...	1,000	00	12
30000	....	3000	20000	....	......	8000	10000	......	3000	......	2,920	00	13
4000	....	......	50000	4000	.. ..	20000	12000	......	10000	.....	4,540	00	14
....	....	4000	5000	....	.....	....	....	.....	5000	... .	590	00	15
4275006	126300	43510	946895	189670	1530	217910	473920	14020	805260	5085	....	......	
128250	10104	2611	47345	7587	92	13075	14218	280	16105	1525	241,191	43	

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	District.	Matériel de pêche. Navires ou remorqueurs. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Femmes.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Verveux. Nombre.	Valeur.
				$			$			$			$		$
	Lac Ontario, y compris la rivière Niagara et autres tributaires.														
1	Queenstown					2	120	6							
2	Niagara					7	700	14	20000	5000					
3	Port-Dalhousie	1	8	1800	3	5	500	10	20000	5000					
4	Beamsville					4	300	8	15000	3000					
5	Burlington-Beach					15	1185	30	25000	5000					
6	Pêche à la ligne dans les districts ci-dessus														
7	Comtés de Halton et Peel					15	2300	43	49900	5000					
8	Comté d'York					8	900	11	9000	1330					
9	Comté d'Ontario					6	225	12	1850	225					
10	Comtés de Northumberland et Durham					17	850	28	63000	1575				25	375
11	Lac du Riz et rivière Trent					35	770	50	Angling and trolling.					25	625
12	Comté de Prince Edouard	3	175	9000	12	65	2200	200	19800	3500	3	150	150	41	820
13	Baie de Quinté					48	1310	78	15450	1375				86	2050
14	Au large de Lennox et la rivière Napanee					50	900	87	12200	1155	1	100	80	59	920
15	Ile Wolfe et ses environs					25	650	22	3900	600				23	360
	Totaux	4	183	10800	15	302	12910	599	255100	32760	4	250	230	259	5150
	Valeurs $														

A ajouter au n° 1 3 machines à trappes, $1,000.

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.												Valeur.	Numéro.
Hareng, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	$ cts.	
40000	....	....	3000	5000	....	....	....	....	4000	....	6000	1,870 00	1
36000	4000	6600	....	50000	5000	....	26000	....	10000	....	20000	7,020 00	2
175000	4000	10000	1000	5000	1000	....	1000	....	10000	....	10000	7,480 00	3
170000	3000	12000	....	12000	....	....	2000	....	15000	....	10000	7,910 00	4
300000	8000	15000	4000	....	6000	....	5000	5000	25000	....	10000	13,170 00	5
....	....	....	24000	86200	60000	....	....	....	95000	....	....	11,000 00	6
525000	1200	2500	1200	....	1100	..		300	600	1200	50000	17,272 00	7
21550	9150	6200	....	..	600	....	....	....	...	....	8800	2,198 50	8
6200	1200	100	....	....	550	....	.	....	400	....	1700	360 00	9
4000	10500	4200	500	....	40000	100	....	2000	500	....	10000	3,351 00	10
....	....	3500	127000	30000	35000	114500	1000	12100	10600	....	113600	*21,116 00	11
30050	75000	75000	4500	4800	10000	2000	3000	5000	9000	....	185000	19,881 50	12
170950	10600	....	3200	16875	87860	1120	....	5535	35500	129800	113900	16,864 95	13
26600	31200	9700	1800	55600	82900	....	3600	17600	130000	....	369600	23,032 00	14
....	12500	....	..	3000	82500	....	1000	5000	35500	....	55500	6,985 00	15
1505350	170350	144800	170200	268475	412510	117720	42600	52535	381100	131000	964100	....	
45161	13628	14480	10212	13424	16500	7063	2556	3152	11433	2620	19282	159,510 95	

* Valeur fixée approximativement pour une partie.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche.										
		Navires ou remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		Verveux.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	Comtés de Frontenac, Leeds et Lanark.			$			$			$		$
1	Comté de Frontenac	....	...	..	....	20	360	90	2070	400	37	690
2	Ile de Howe	....	....	....	....	5	77	5	1700	75	4	85
3	Eaux bordant le comté de Leeds	...	....	...	...	105	3750	210	...	*	5	40
4	Lacs dans Leeds et Lanark	...	....	..	....	13	260	23	40	10	33	630
	Totaux	...	....	...	....	143	4447	328	3810	485	79	1445
	Valeur ... $	....	....	....	....	.....	......	...	.....	...	......	.....
1	†Fleuve Saint-Laurent (de Brockville à Lancaster)	....	....	....	....	.....	.....	.....	.....	......	.....	......
2	†Comtés de Prescott et Carleton	....	....	....	...	......	.....	.....	.....	...	....	....
3	†Comté de Renfrew	....	....	....	....	...	....	.....	.....	......	......	....
4	†Lac Nipissingue	....	....	....	....	...	.....	......	......	....	..	......
5	†Parry-Sound et Muskoka	....	....	....	....	.....	......	......	.....	...	......	......
6	†Peterborough, Otonabi et les environs	....	....	....	....	......	.....	.....	.....	.....	.	.....
7	†Comté de Victoria et les environs, y compris le lac Scugog	...	....	....	..	...	.....	....	.....	......	......	.....
8	†Lacs Simcoe, Couchiching et les environs, y compris les rivières Severn et Holland	....	....	....	....	.....	.....	......	......	.....	.....	.....
9	†Comté de Wellington et les envir.	....	....	....	....	......	.....	.....	.....	...	......	......

† Pêche à la ligne à main et à la cuiller. * Pêche à la ligne dormante et à la cuiller.

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.													
Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur.	Numéro.
												$ c.	
8100	500	19900	4000	500	99900	....	.....	30500	1300	112530	10700	10,867 60	1
....	....	.....	500	260	8400	....	600	350	1600	....	5470	623 40	2
.. .	.....	......	59500	1000	139400	5350	17000	35400	26500	23000	101000	15,936 00	3
3550	1500	3900	7400	1000	12000	....	......	2150	1100	33100	72300	3,860 50	4
11650	2000	23800	71400	2760	259700	5350	17600	68900	30500	168630	189470	....	
350	160	2380	4284	138	10388	321	1056	4134	915	3373	3789	31,287 50	
.. ...	.... ..	.... .	1500	600	6000	250	11200	1200	500	....	10500	1,344 00	1
...	400	...	18450	7700	13100	7350	1600	6900	9400	27250	49600	4,818 00	2
......	.... .	.....	1400	1700	4500	....	2000	250	560	....	5100	602 80	3
......	. .	......	.....	......	9000	....	......	.....	.....	....	4500	450 00	4
2500	3500	23350	20600	27700	12250	3850	....	..	3600	3200	27700	6,758 00	5
......	4000	59500	265000	......	.. ..	447000	.....	4600	2000	2000	93000	51,226 00	6
.....	......	....	120000	......	....	150000	......	5000	......	....	130000	19,100 00	7
25000	31000	73000	42000	17500	4200	22000	2400	...	16000	12000	48000	17,237 00	8
.....	....	15500	1600	......	....	....	.....	200	1000	1000	12600	1,960 00	9

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des remorqueurs, bateaux et engins de pêche, du nombre d'hommes employés à la pêche, des espèces et des quantités de poisson pris, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario, pendant l'année 1896.

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche. Remorqueurs. Nombre.	Remorqueurs. Tonnage.	Remorqueurs. Valeur. $	Remorqueurs. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur. $	Bateaux. Hommes.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur. $	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur. $	Rets à enclos. Nombre.	Rets à enclos. Valeur. $	Verveux. Nombre.	Verveux. Valeur. $	Espèces de poisson. Hareng, salé, brls.	Hareng, frais, liv.	Poisson blanc, brls.	Numéro.
1	Lac des Bois	11	714	17050	38	81	8760	151	24000	1620	....	...	...	127	30150	6	180	...	.....	....	1
2	Lac Supérieur	11	484	29800	65	94	13825	188	181800	25975	....	...	....	56	10700	...	..	....	16030	287	2
3	Lac Huron, y compris la baie Georgienne	38	855	120200	228	432	42945	900	1206150	158640	15	1405	970	52	10380	23	460	3555	436730	100	3
4	Lac Saint-Clair	1	13	650	7	82	2115	291	3000	100	74	5520	5120	4	525	10	300	....	16900	....	4
5	Lac Erié	21	425	53400	80	236	19840	408	60250	8740	31	4150	2025	191	76050	....	....	....	4275006	...	5
6	Lac Ontario	4	183	10800	15	302	12910	599	255100	32760	4	250	230	3	1000	259	5150	....	1505350	..	6
7	Frontenac, Leeds et Lanark	....	....	...	...	143	4447	328	3810	485	...	....	....	...	.....	79	1445	....	11650	....	7
8	*Fleuve Saint-Laurent, Brockville à Lancaster	....	....	....	....	....	......	...	....	....	....	....	...	....	...	....	....	....	....	...	8
9	*Comtés de Prescott et Carleton	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....	..	....	....	......	....	....	....	....	...	9
10	*Comté de Renfrew	..	....	....	....	....	......	....	....	......	....	......	....	....	......	....	....	....	....	...	10
11	*Lac Nipissingue	...	....	..	....	....	.. ..	....	....	...	..	...	....	....	......	...	....	....	....	...	11
12	*Parry-Sound et Muskoka	....	....	......	....	....	....	...	....	...	....	.....	....	....	......	....	....	....	2500	....	12
13	*Peterborough, Otonabi et environs	....	....	.....	....	....	..	..	....	...	....	......	....	....	......	....	....	....	....	....	13
14	*Comté de Victoria et environs, y compris le lac Scugog	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	14
15	*Lac Simcoe, lac Couchiching et environs, y compris les rivières Severn et Holland	....	....	..	....	..	..	....	....	......	....	....	...	....	......	....	....	....	25000	....	15
16	*Comté de Wellington et environs	....	..	.....	....	...	.....	....	....	......	..	..	....	....	......	....	....	....	....	....	16
	Totaux	86	2674	231900	433	1370	104842	2865	1734110	228320	124	11325	8345	433	128805	377	7535	3555	6289166	387	

* Pêche à la ligne à main et à la cuiller.

Récapitulation du nombre et de la valeur des remorqueurs, bateaux et engins de pêche, du nombre d'hommes employés à la pêche, des espèces et des quantités de poisson pris, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario, pour l'année 1896—*Suite.*

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson.														Valeur.	Numéro.
		Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Maskinongé, liv.	Esturgeon, liv.	Anguille, liv.	Achigan, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Caviar, liv.	Vessies, liv.	$ c.	
1	Lac des Bois	552860	75490	...	372215	66180	1390	849480	...	...	...	29280	84580	53020	1050	143,111 15	1
2	Lac Supérieur	764500	1176900	1850	31200	7000	...	36870	...	..	...	...	2000	...	...	204,793 10	2
3	Lac Huron, y compris la baie Georgienne	1646700	4379171	425	984980	64690	...	257640	400	33230	101940	70000	125130	...	...	680,276 10	3
4	Lac Saint-Clair	53550	4150	...	336870	52250	2920	91680	...	15265	90640	34100	393758	...	...	42,007 76	4
5	Lac Erié	126300	...		946895	189670	1530	217910	...	43510	473920	14020	805260	5085	..	241,191 43	5
6	Lac Ontario	170350	144800	...	268475	412510	117720	42600	52535	170200	381100	131000	964100	...	...	159,510 95	6
7	Frontenac, Leeds et Lanark	2000	23800	...	2760	259700	5350	17600	68900	71400	30500	168630	189470	...	...	31,287 50	7
8	Fleuve St-Laurent, Brockville à Lancaster	...	...	...	600	6000	250	11200	1200	1500	500	...	10500	...	...	1,344 00	8
9	Comtés de Prescott et Carleton	400	...	...	7700	13100	7350	1600	6900	18450	9400	27250	49600	...	...	4,818 00	9
10	Comtés de Renfrew	...	...	...	1700	4500	...	2000	250	1400	560	...	5100	...	...	602 80	10
11	Lac Nipissingue	...	...	...	...	9000		...	...	...	...	...	4500	...	...	450 00	11
12	Parry-Sound et Muskoka	3500	23350	...	27700	12250	3850	...	...	20600	3600	3200	27700	...	...	6,758 00	12
13	Peterborough, Otonabi et environs	4000	59500	...	...	...	447000	...	4600	265000	2000	2000	93000	...	...	51,226 00	13
14	Comté de Victoria et environs, y compris le lac Scugog	...	...	...	...	...	150000	...	5000	120000	...	...	130000	...	...	19,100 00	14
15	Lac Simcoe, Couchiching et environs, y compris les rivières Severn et Holland.	31000	73000	...	17500	4200	22000	2400	...	42000	16000	12000	48000	...	...	17,237 00	15
16	Comte de Wellington et environs	...	15500	...	...	...	..	...	200	1600	1000	1000	12600	...	...	1,960 00	16
	Totaux	3355160	5975661	2275	2998595	1101050	759360	1530980	139985	804155	1111160	492489	2945298	58105	1050	1,605,673 79	

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries de la province d'**Ontario**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Poisson blanc	brls.	387	10 00	3,870 00
do	liv.	3,355,160	0 08	268,412 80
Truite	"	5,975,661	0 10	597,566 10
do	brls.	2,275	10 00	22,750 00
Hareng	"	3,555	4 50	15,997 50
do frais	liv.	6,289,166	0 03	188,674 98
Anguille	"	139,985	0 06	8,399 10
Esturgeon	"	1,530,980	0 06	91,858 80
do caviar	"	58,105	0 30	17,431 50
do vessies	"	1,050	0 80	840 00
Barbote	"	492,489	0 02	9,849 60
Maskinongé	"	759,360	0 06	45,561 60
Achigan	"	804,155	0 06	48,249 30
Doré	"	2,998,595	0 05	149,929 75
Brochet	"	1,101,050	0 04	44,042 00
Poisson commun	"	2,945,298	0 02	58,905 96
Perche	"	1,111,160	0 03	33,334 80
Total pour 1896				1,605,673 79
do 1895				1,584,473 70
Augmentation				21,200 09

ÉTAT indiquant le nombre de remorqueurs, de bateaux, etc., employés à la pêche, dans la province d'**Ontario**, pendant l'année 1896.

Matériel.	Valeur.
	$
86 remorqueurs ou navires de pêche (2,674 tonneaux, 433 hommes)	231,900
1,370 navires de pêche (2,865 hommes)	104,842
1,734,110 brasses de rets à mailler	228,320
124 seines ; 11,325 brasses	8,345
433 rets à enclos	128,805
377 verveux	7,535
lignes dormantes	1,530
	711,277
230 réfrigérants et glacières	96,030
92 jetées et quais	31,225
Valeur totale	838,532

ANNEXE N° 8.

MANITOBA.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR R. L. TUPPER CONCERNANT LES PÊCHERIES DU MANITOBA POUR L'ANNÉE 1896.

SELKIRK, MAN., 1er janvier 1897.

A l'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la province du Manitoba pour l'année 1896.

Je suis heureux de pouvoir dire que bien que la saison ait été exceptionnellement orageuse, aucun des steamers, remorqueurs ou voiliers employés à la pêche n'a fait naufrage et aucune perte de vie n'est survenue. Il n'a été émis que 10 permis pour faire la pêche dans un but de commerce. Des permis ont été octroyés à 4 compagnies de pêche pour 10,000 brasses chacune, à 5 propriétaires de voiliers pour 1,400 brasses chacune, et à un propriétaire de petit remorqueur pour 1,000 brasses.

La pêche dans un but de commerce a commencé entre le 1er et le 15 de juin, tous les pêcheurs ayant pris comme base d'opérations les havres des îles Selkirk et Pony, au large de l'embouchure de la Saskatchewan, à l'extrémité septentrionale du lac. La pêche a été faite presque tout le temps à peu près à mi-chemin entre l'île Selkirk et l'entrée de la rivière Nelson. Les rets ont été levés chaque samedi et retendus seulement le lundi suivant. La pêche a été très médiocre pendant le mois de juin, par suite du temps calme qu'il a fait constamment, ce qui a eu pour effet de tenir les poissons au-dessus des rets. Au mois de juillet des brises se sont élevées et la pêche a été meilleure; de très bons coups de filets ont alors été faits, une compagnie ayant pris avec moins de 9,000 brasses de rets 30,000 poissons blancs. Car, comme le poids moyen d'un poisson blanc est de 3½ livres, on arrive à l'énorme chiffre de 105,000 livres dans un seul coup de filet. Vers la fin de juillet et pendant le mois d'août le temps a été plus ou moins orageux, et de sérieuses pertes ont été subies par suite de l'impossibilité de lever les rets régulièrement. Il a été expédié sur les marchés de l'est une très grande quantité de poisson frais. Le ministère fut prié de permettre (pour l'année qui vient d'expirer) la pêche dans un but de commerce jusqu'au 5 d'octobre, date où la pêche pour la consommation domestique doit cesser. Cette demande fut accordée, et le 2 et le 3 de septembre les pêcheurs se dirigèrent vers le sud du côté des îles du Cerf et de Berens. Le temps continua à être orageux et de plus il fit bien froid. Les compagnies ne purent se servir que de remorqueurs et firent la pêche durant le mois de septembre avec une moyenne de 4,500 rets seulement. Par suite des fortes expéditions de poisson frais faites toutes les semaines pendant l'été, lorsque les opérations ont cessé et que les navires ont été conduits à Selkirk pour y hiverner, les compagnies avaient dans les réfrigérants à peu près 600,000 livres de poisson de moins qu'à la même époque en 1895; cependant il a été pris et vendu plus de poisson que jamais depuis 1893.

L'année dernière il a été ajouté à la flotte de pêche un steamer à compartiments frigorifiques et à passagers ayant coûté $20,500, et un remorqueur ayant coûté $5,100. Un steamer à compartiments frigorifiques et à passagers a été agrandi de 40 pieds au prix de $8,000, et il a été construit un réfrigérant à ammoniaque qui a coûté $30,000.

Dès 1893, malgré la réduction de 20,000 à 10,000 dans le nombre de brasses de rets accordées à chaque compagnie—chose dont on se plaignait tout d'abord—le marché était encombré, et par conséquent le poisson se vendait à perte. La pêche

se chiffra, cette année-là, par 3,873,281 livres. En 1894, les compagnies s'engagèrent à restreindre la pêche afin de ne pas inonder le marché, et elles cessèrent les opérations de bonne heure après avoir obtenu 2,370,053 livres de poisson. Je me mis alors à insister fortement pour que l'on expédiât du poisson frais en été ; pour prouver que la chose était possible je fis remarquer que j'en avais expédié moi-même de l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg à Chicago, pour l'Exposition universelle. En 1895, deux compagnies suivirent mes conseils, et la pêche atteignit, cette année-là, 2,659,609 livres, dont 259 556 livres furent expédiées à l'état frais. L'année dernière, toutes les compagnies ont fait des expéditions de poisson frais et ont obtenu des résultats satisfaisants. Les bénéfices sont prompts. L'intérêt sur le capital déboursé, les frais d'assurance et d'emmagasinage sont évités. Et si au moment où une cargaison arrive du lac il se produit une baisse dans les prix, on n'a qu'à mettre le poisson dans les réfrigérants. Chose curieuse, notre marché pour le poisson blanc est presque entièrement dans les villes situées entre Montréal et Chicago, dont le lac Erié, renommé pour le poisson de cette espèce, est le centre, et où notre poisson vient en concurrence avec celui des lacs Huron, Michigan et Erié. Je ne puis comprendre pourquoi nous n'avons pas cherché un marché au sud et au sud-ouest, dans le pays des prairies, qui se trouve plus rapproché de nous et où il ne se prend pas de poisson blanc. Des endroits comme Saint-Paul, Minnéapolis, Sioux-City, Omaha, Kansas-City, et une douzaine d'autres grandes villes intermédiaires, devraient pouvoir nous fournir un marché profitable pour tout le poisson que nous avons à écouler. Le rendement des pêcheries augmenterait beaucoup, j'en suis convaincu, si nous avions un marché pour notre poisson. A l'heure qu'il est, l'on prend autant de poisson que l'on peut en vendre avec profit. Naturellement, à mesure que la colonisation se développe, il se fait plus de pêche. Une fois que le chemin de fer aura atteint le lac Winnipegosis (au commencement de l'année prochaine, probablement), il viendra de là une bien plus grande quantité de poissons blancs, de dorés et de brochets qu'à l'heure qu'il est. Cela rendra accessibles à peu près 204 milles carrés d'eau qui abondent en poisson et où il n'a été fait jusqu'ici que très peu de pêche.

Dans la partie nord du lac Winnipeg, où il n'y a pas un seul colon pour troubler les eaux, et où les quelques sauvages établis dans les environs ne prennent du poisson que pour leur propre usage, le champ d'opérations des pêcheurs commerciaux ne couvre pas $\frac{1}{10}$ des eaux. Le nombre total de brasses de rets pour lesquelles des permis ont été octroyés est de 47,600. La saison commence vers le 5 juin et finit le 1er septembre ; si on retranche 20 jours perdus à lever les rets, le samedi, et à les retendre, le lundi, il reste 2 mois et 10 jours pour pêcher. Pendant les neuf autres mois de l'année il n'y a pas de pêche du tout, et d'un autre côté il n'y a pas de marché pour plus de poisson que l'on en prend actuellement.

La superficie de l'extrémité nord du lac est d'au moins 6,000 milles carrés. La partie du lac s'étendant au nord de la frontière du Manitoba, dans le Kéwatin, a à elle seule une surface de 4,588 milles carrés. Pour se rendre compte de la situation, on n'a qu'à comparer cela avec le temps que dure la pêche et le nombre de brasses de rets dans la baie Georgienne.

Baie Georgienne—brasses de rets à mailler, 581,250 ; temps consacré à la pêche, environ 5 mois.

Partie nord du lac Winnipeg—brasses de rets à mailler, 47,600 ; temps consacré à la pêche, 2 mois et 10 jours.

Dans son rapport de 1894, le capitaine Dunn disait que le braconnage se faisait sur une grande échelle dans la baie Georgienne (ici la chose était inconnue), de sorte qu'il a dû y avoir beaucoup plus de rets dans la baie Georgienne que les chiffres officiels ne l'indiquent. Malgré cela, la pêche de la truite et celle du poisson blanc réunies n'ont atteint que 2,955,600 livres en 1894.

L'année dernière, le rendement du poisson blanc seul dans la partie nord du lac Winnipeg réservée pour la pêche dans un but de commerce a été de 3,270,320 livres.

Il ne faut pas oublier que la saison de pêche est toujours courte dans la partie nord du lac Winnipeg, cette partie du lac se trouvant dans la même latitude que la côte du Labrador, soit à plus de 200 milles au nord du point le plus septentrional de

Terreneuve. La glace ne disparaît jamais avant le 1er de juin, et, règle générale, les havres sont gelés au mois d'octobre.

En interdisant la pêche dans les bouches des rivières, surtout à l'extrémité nord du lac, à l'embouchure de la Petite Saskatchewan, où les poissons blancs se rendent en si grand nombre pour frayer, on a adopté une mesure très sage. Dans le temps, on protesta fortement contre cela, et en outre l'on se plaignit amèrement parce que le nombre de verges de rets accordées à chaque compagnie avait été réduit de 20,000 à 10,000 brasses. Or, le tableau comparatif qui suit permettra de juger des résultats obtenus :—

1892—Pêche dans un but de commerce—Pêche illimitée, aux embouchures de la Petite-Saskatchewan et des autres rivières, et le dimanche jusqu'au 5 octobre :

Nombre de brasses de rets	51,000
Rets à chambres	2
Pêche	3,058,798 livres.

1896—Pêche dans un but de commerce—Pas de pêche dans un rayon de cinq milles des embouchures des rivières. Pas de pêche le dimanche. Compagnies restreintes à 10,000 brasses chacune. Pas de rets à chambres :

Nombre de brasses de rets	41,600
Pêche	3,270,320 livres.

soit 212,522 livres de plus qu'en 1892. Peut-il y avoir une meilleure preuve que le ministère a agi sagement. Je suis convaincu qu'il n'y aurait aucun risque à permettre la pêche sur une plus grande échelle à l'extrémité nord du lac, mais le champ des opérations ne devrait pas être étendu avant qu'un marché sûr ait été trouvé. A l'heure qu'il est, il ne s'agit pas de limiter la quantité de poisson à prendre pour empêcher que les eaux ne se dépeuplent, mais il s'agit de *prendre seulement ce qui peut se vendre avec profit.*

ESTURGEON.

L'année dernière, on a donné plus d'attention à la pêche de l'esturgeon que par le passé; aussi le rendement de ce poisson accuse-t-il une augmentation. Par suite du manque de glacières et de réfrigérants près des pêcheries, la pêche a commencé tard. Il n'a été fabriqué que sept caques de caviar. La chair de notre esturgeon est excellente, mais le caviar contient trop de matière grasse. Je suis porté à croire qu'il n'y a pas autant d'esturgeons dans le lac Winnipeg qu'on l'a supposé jusqu'ici, et, chose étrange, l'on n'en rencontre que sur l'une des rives du lac (la rive orientale). Le printemps dernier, sur la rivière Fisher, les sauvages ont pris des esturgeons qui étaient à remonter cette rivière pour frayer; c'étaient les premiers que l'on voyait dans ces parages-là. Les esturgeons ne fréquentent pas les lacs Manitoba et Winnipegoosis, bien qu'il n'y ait rien pour les empêcher de remonter la Petite rivière Saskatchewan. Mais dans la Grande rivière Saskatchewan il y a d'immenses quantités d'esturgeons, notamment dans les lacs des Cèdres, de la Croix, du Daim, de la Poire Sauvage, de l'île du Pin, etc., de même que dans tous les lacs en descendant la rivière Nelson jusqu'à l'eau salée.

Dans les eaux soumises aux marées, à l'embouchure de la rivière Nelson et dans le bout de cette rivière, il y a, paraît-il, de très gros esturgeons pesant jusqu'à 400 livres chacun. La pêche de l'esturgeon avec des rets à mailler, dans un but de commerce, peut être permise partout sans que l'on ait à craindre que les eaux ne se dépeuplent.

PÊCHE POUR LA CONSOMMATION DOMESTIQUE.

La pêche pour la consommation domestique a été faite sur une plus grande échelle qu'autrefois et d'assez bons résultats ont été obtenus. L'eau dans le lac Winnipeg est de deux pieds plus haute que d'habitude, et c'est à cela que j'attribue dans une forte mesure l'augmentation dans le rendement des pêcheries. Le poisson s'est approché plus près des rives, et comme la pêche se fait dans de petits bateaux et

dans des canots qui ne peuvent opérer au large, on a pu atteindre plus de poissons que par le passé.

L. Schannus, garde-pêche à Fort-Alexander, dit : " Une diminution dans le rendement du poisson blanc est signalée par les sauvages et les autres pêcheurs, ceux-là jouissant du privilège de pêcher, durant le temps prohibé, pour la consommation domestique. Je remarque qu'un grand nombre de petits poissons ont été pris cet automne, et étaient sans doute, à l'état développé, les alevins provenant de la piscifacture de Selkirk. Les pêcheurs de la localité sont mécontents de voir que la piscifacture a été fermée, car ils s'attendaient qu'on continuerait à repeupler cette partie du lac avec des poissons blancs."

Il a été pris de grandes quantités de dorés durant l'hiver, à travers la glace, de même que pendant l'automne. L'augmentation qu'accuse le rendement du doré est due à ce qu'on a déployé plus d'activité que par le passé. La pêche de l'esturgeon a été faite en deux endroits différents dans ce district (de Brokenhead à Dog-Head, rive orientale) et a très bien réussi.

Les règlements relatifs à la saison réservée ont été très bien observés. Personne, que je sache, n'a pêché illégalement. La scierie de Robinson, à Bad-Throat, a été brûlée l'été dernier, et l'eau ayant monté considérablement, il s'est échappé un peu de sciure de bois dans le lac, mais des mesures ont été prises promptement pour remédier à la chose. L'industrie de la pêche progresse dans ce district, sauf en ce qui concerne le poisson blanc, et c'est le désir unanime des pêcheurs de la localité que la piscifacture soit en opération durant la saison prochaine.

1896.	Livres.
Poisson blanc	47,500
Doré	235,700
Brochet	63,100
Esturgeon	110,500
Perche	6,500
Tullipi	59,300
Barbote	30,000
Poisson commun et mêlé	2,244,200
Valeur	$19,934 00
Brasses de rets	30,300

Le garde-pêche de ce district signale une diminution dans le rendement du poisson blanc. Il est facile d'en trouver la cause en comparant le nombre de brasses de rets tendus en 1895 avec le chiffre de l'année dernière :—

1895.	
Poisson blanc	51,050 liv.
Brasses de rets	48,750

Ainsi donc, il a été tendu en 1896 18,450 brasses de rets de moins qu'en 1895. Cependant, il n'a été pris que 3,550 livres de moins de poisson blanc. Je crois que cela est une preuve que ce poisson était encore plus abondant qu'en 1895, et que l'on en aurait pris davantage si l'on avait fait la pêche sur une plus grande échelle. L'année dernière le doré a été en grande demande et les pêcheurs l'ont plus recherché qu'en 1895, comme le font voir les chiffres suivants :—

Doré, 1895	197,010 liv.
" 1896	235,700 "
Augmentation	38,690 "

La pêche à l'esturgeon accuse aussi une augmentation :—

Esturgeon, 1895	75,800 liv.
" 1896	110,500 "
Augmentation	34,700 "

Valeur totale de tout le poisson pris, 1895	$ 18,441 80
" " " 1896	19,934 00

Robert Henderson, un sauvage très intelligent qui réside à Fort-Alexander, m'a écrit ce qui suit :—

" Il y a 15 ans que je demeure ici, et depuis 10 ans je vis de pêche. J'ai pris plus de poissons blancs que jamais j'ai commencé à pêcher le doré ; au mois de novembre, près du creek de la Barbote. J'avais déjà par le passé fait la pêche du doré au même endroit, et je n'avais jamais pris plus de 7 ou 8 poissons blancs égarés. Cette année, j'ai pris environ 100 petits poissons blancs pesant de 1½ à 2 livres et paraissant avoir tous le même âge. Je suis convaincu que ces poissons provenaient de la piscifacture de Selkirk."

J'ai aussi reçu la lettre suivante de colons islandais établis sur la rive occidentale du lac :—

" Hnaussa, 8 octobre 1896.

" Nous avons l'honneur de vous faire savoir que, l'année dernière, nous avons pêché de petits poissons blancs pesant environ 1½ livre. Cette année, nous avons pris un grand nombre de poissons blancs pesant à peu près 2 livres et paraissant être âgés de 3 ans; l'on n'en avait jamais vu ici auparavant. Il n'y a pas de doute que ces poissons provenaient de la piscifacture de Selkirk.

(Signé) " Stephen Sigurdsson,
" Sigurdur Sigurbjornsson,
" Isleifur Helgason,
" Sigurdur G. Noedal,

RIVE OCCIDENTALE DU LAC WINNIPEG—DEPUIS LA POINTE DU SAULE JUSQU'À DOG-HEAD.

Le garde-pêche de ce district a été suspendu, et par conséquent je n'ai pas reçu de rapport de lui pour l'année 1896.

LAC WINNIPEG—AU NORD DE DOG-HEAD, RIVES EST ET OUEST.

Wm McEwan, garde-pêche préposé à ce district, dit : " Les lois sont bien observées ici. Le poisson est plus abondant que dans ces dernières années. L'absence de glaçons flottants a permis aux pêcheurs de pêcher à des endroits où ils ne pouvaient pas la faire par le passé. Le repos dans lequel les frayères de la Petite Saskatchewan ont été laissées depuis quelques années a eu un très bon effet. Les pêcheurs de mon district ont soin de bien nettoyer leur poisson avant de l'offrir en vente.

Il est employé dans ce district plus de poisson pour la consommation locale, et cela s'explique parcequ'il y a sur les rives près de 200 familles de sauvages qui se nourrissent presque exclusivement de poisson d'un bout de l'année à l'autre. Voici quel a été le rendement de chaque poisson :—

Poisson blanc	212,800	livres.
Doré	208,800	"
Esturgeon	61,848	"
Poisson mêlé	660,000	"
Valeur	$27,096 40	

$45,000 livres d'esturgeon et tout le poisson mêlé ont été consommés sur les lieux ; le reste a éte exporté.

BAS DE LA RIVIÈRE ROUGE ET TÊTE DU LAC—DEPUIS LA POINTE DU SAULE JUSQU'À BROKENHEAD.

Il se fait beaucoup de pêche dans ce district durant l'hiver, principalement sur le delta de la rivière Rouge et dans les eaux de la réserve sauvage de Saint-Pierre. On prend surtout du brochet, du doré, de la barbote, de l'esturgeon et de la perche. Un poisson blanc se prend par-ci par-là. Les eaux sont peu profondes et maréca-

geuses. L'année dernière, les résultats obtenus ont été meilleurs que d'habitude, la pêche se fait presque exclusivement en hiver, à travers la glace. Durant l'été, les sauvages tendent de petits rets pour prendre du poisson qu'ils consomment eux-mêmes. On ne rencontre pas de poissons blancs dans ce district, et l'on n'en voit pas non plus remonter la rivière Rouge pour frayer. Wm Hughes, garde-pêche pour ce district, dit que la loi a été bien observée, et il porte aux chiffres suivants le rendement des pêcheries.

Doré	59,400 livres.
Brochet	164,000 "
Perche	34,000 "
Barbote	112,000 "
Poisson commun et mêlé	513,000 "
Valeur	$7,036 00
Valeur, 1895	5,896 50
Augmentation	$1,139 50

HAUT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Dans le haut de la rivière Rouge la pêche se fait presque entièrement avec des lignes dormantes, que l'on tend la nuit. On prend surtout de la barbote.

Cinq seines sont tendues dans la rivière, près de Winnipeg. Le produit de la pêche de chaque jour est offert en vente dans la ville et vendu le lendemain matin ; les poissons sont mis dans des viviers établis sur la rive, où on les laisse jusqu'à ce qu'on ait trouvé des acheteurs. Le poisson que l'on prend ainsi se vend à bon marché et est écoulé surtout parmi les étrangers qui habitent la ville. Voici quel a été le rendement des pêcheries:—

Poisson blanc	200 livres.
Esturgeon	3,400 "
Carpe	16,000 "
Doré	19,000 "
Barbote	18,000 "
Poisson mêlé	560000 "
Valeur	$1,990 00

LAC MANITOBA.

De Totogan à la Longue Pointe,

Daniel Devlin, garde-pêche pour cette division, dit: " En vous présentant mon rapport pour l'année 1896, j'ai l'honneur de vous faire savoir que durant les mois de mai, d'octobre et de novembre j'ai visité tous les principaux fonds de pêche de mon district, de Saint-Laurent à Totogan, pour voir à ce que les règlements relatifs aux saisons réservées fussent observés et aussi pour percevoir les droits de permis.

" Au cours de mes inspections, j'ai constaté que les règlements de pêche étaient bien observés.

" Les pêcheurs qui se servent de seines trouvent que les droits de permis sont trop élevés, étant donné que la pêche avec les engins ne se fait que durant trois mois de l'année, sans compter que pendant cette période de temps il est souvent impossible de pêcher à cause du mauvais temps. Vu la brièveté de la saison de pêche et le bas prix auquel se vend le poisson (et il ne faut pas oublier qu'une seine coûte

$50), l'on m'a demandé de recommander que ces droits soient réduits à $15. Les chiffres suivants indiquent le rendement des pêcheries pour l'année 1896 :—

	Livres.
Poisson blanc	236,340
Doré	283,990
Brochet	280,819
Tullipi	8,614
Brochet salé	8,500
Poisson mêlé et commun	15,000
Valeur totale	$20,147 98
Valeur—1895	12,933 03
Augmentation	7,214 95

LAC MANITOBA—RIVE OCCIDENTALE - DE WHITE MUD AUX NARROWS ET LA BAIE DE SABLE.

M. Martineau dit : "J'ai l'honneur de faire rapport qu'à différentes époques dans le cours de l'année, et surtout durant la saison réservée, j'ai visité toutes les pêcheries, et je suis heureux de pouvoir dire que les règlements de pêche ont été fidèlement observés. Même les sauvages ont cessé de pêcher pendant l'automne." M. Martineau est agent des sauvages pour le lac Manitoba, et si les autres agents imitaient son exemple en essayant d'engager les sauvages à ne plus pêcher en temps prohibé, ce serait une bonne chose.

M. Martineau ajoute : "Par le passé, la pêche ne se faisait qu'en hiver, mais, cette année, des glacières et des réfrigérants ont été construits, et les résultats obtenus pendant l'été ont été satisfaisants pour tous les intéressés." Les colons ne sont pas du tout opposés à ce que la pêche commerciale se fasse à l'extrémité nord du lac Manitoba, où il n'y a aucun établissement, mais ils tiennent à ce que les eaux à partir des Narrows en gagnant le sud soient réservées pour la pêche domestique. M. Martineau continue en ces termes : "Tous les pêcheurs s'accordent à dire que le temps prohibé est trop long et que la saison réservée pour le poisson blanc devrait commencer, disons, le 1er octobre et finir le 10 novembre, ce qui serait amplement suffisant. On compte que vous insisterez auprès du ministre de la marine et des pêcheries pour qu'il modifie la loi dans ce sens, et l'on se propose d'envoyer prochainement au ministre une requête à cet effet.

Pêche—1896.	Livres.
Poisson blanc	400,500
Doré	110,050
Brochet	219,000
Tullipi	57,950
Poisson commun et mêlé	234,300
Valeur	$31,788 00
Valeur—1895	7,500 00

L'augmentation qu'accuse le rendement des pêcheries est due uniquement à la pêche que l'on a faite durant l'été. La permission accordée aux pêcheurs de tendre 500 verges de rets (la limite était autrefois de 300 verges) permet à 3 ou 4 hommes dans un grand bateau de pêcher avec profit.

FAIRFORD, LAC SAINT-MARTIN ET PETITE-SASKATCHEWAN.

M. Martineau a aussi agi comme garde-pêche dans ce district depuis la mort de M. Wood. M. Martineau a déployé beaucoup de zèle dans l'exercice de ses fonctions, et je recommande respectueusement qu'on étende d'une manière permanente sa juridiction sur le district de feu M. Wood, et qu'un gardien soit nommé à Fairford pour surveiller les pêcheries pendant la saison réservée pour le poisson blanc. Voici quel a été le rendement des pêcheries de cette division :—

Poisson blanc	45,000 livres.
Doré	10,000 "
Brochet	50,000 "
Tulippi	13,000 "
Poisson commun et mêlé	50,000 "
Valeur	$4,440 00

LACS DAUPHIN ET WINNIPEG ET RIVIÈRE DE LA POULE-D'EAU.

J. H. Adams, garde-pêche, dit :—" On a pris, cette année, 462,000 livres de poisson, le tout évalué à $761,750. Il a été vendu au Canada et aux Etats-Unis 65·36 pour 100 du chiffre total de la pêche. L'augmentation qu'accuse le rendement des pêcheries est due principalement à la construction du chemin de fer Dauphin et au développement de la colonisation dans ce district. J'ai raison de croire que les règlements relatifs aux saisons réservées ont été bien observés. Afin de donner plus d'essor à l'industrie de la pêche dans ce district, je recommande que des permis pour pêcher dans la partie sud du lac Winnipegosis, dans un but de commerce, soient octroyés aux pêcheurs." Je ne puis approuver la recommandation de M. Adams, car il y a déjà un grand nombre de colons qui font la pêche à l'extrémité sud de ce lac. Si l'on croit devoir permettre la pêche commerciale dans ces parages-là, il faudrait au moins la restreindre à la partie du lac située au nord de l'île du Merisier. Jusqu'ici presque personne n'a pêché sur ce lac, et comme le chemin de fer l'aura en toute probabilité atteint l'année prochaine, on peut s'attendre que la pêche s'y fera sur une grande échelle. Il est impossible de dire à l'heure qu'il est si le poisson blanc abonde ou non dans le lac.

Le lac en question est assez profond pour un lac de l'ouest (il est plus profond que le lac Manitoba), et il est tout probable que le poisson blanc est abondant dans la partie nord. Il est prouvé que ce poisson abonde dans la partie du lac au sud de l'île du Merisier. Le lac Winnipegosis est le bassin de drainage pour les montagnes du Dauphin, du Canard et du Porcépic, et se partage avec la rivière aux Carottes le drainage des collines de Pasquia. D'innombrables cours d'eau traversent les vallées et les ravins des montagnes en question, et chacun de ces cours d'eau sert de frayère, au printemps, à des millions de brochets, de dorés et de carpes. Les lacs Dauphin, du Cygne et Daim-Rouge sont aussi d'immenses frayères. Il y a, je crois, dans les tributaires du lac Winnipegosis une superficie de frayères deux fois plus grande que dans ceux de tous les autres lacs du Manitoba, et les collines ainsi que les vallées boisées fournissent pour l'alimentation du poisson dix fois plus d'insectes que l'on n'en rencontre ailleurs. Par conséquent, les poissons que je viens de nommer sont beaucoup nombreux, très gros et en excellente condition. Je n'ai jamais vu ailleurs des brochets et des dorés aussi gros.

La carpe abonde aussi, et il est regrettable que l'on n'ait pas pu se débarrasser de cette peste. Bien que les poissons blancs soient plus petits que ceux du lac Manitoba, les pêcheurs sont forcés de se servir de rets à maille de 6 pouces, car si les mailles étaient plus petites les carpes ne pourraient passer à travers et briseraient les rets. Les poissons blancs ici sont plus petits et plus foncés que ceux du lac Winnipeg ; ils ressemblent à ceux du lac Manitoba.

Superficie du lac Winnipegoosis (milles carrés)		2,011
" du lac Dauphin	"	387
" des lacs Cygne et du Pelican	"	123
" du lac Daim-Rouge	"	150
Total de milles carrés		2,671

Hauteur au-dessus du niveau de la mer. 828 pieds.
" du lac Winnipeg. 118 pieds.

M. Adams dit que le rendement des pêcheries pour l'année dernière se décompose comme suit.—

Poisson blanc	221,000 livres.
Doré	37,500 "
Brochet	59,000 "
Perche	10,000 "
Poisson commun et mêlé	135,000 "
Valeur 1896	$7,617 50
" 1895	6,010 00
Augmentation	$1,607 00

RÉGION MÉRIDIONALE DU MANITOBA.

Edouard Crayston, le garde-pêche pour ce district, dit: "Le présent rapport indique le rendement des pêcheries des lacs du Rocher, du Cygne, de Louise et du Pélican. Le nombre des poissons va en augmentant. La chose est due à ce que dans ces dernières années l'on ne s'est pas servi de dards ni de fourches pour pêcher. Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été assez bien observés dans ce district Les chiffres suivants indiquent le rendement des pêcheries pour l'année 1896 :—

Brochet	80,000 livres.
Poisson commun et mêlé	20,000 "
Valeur	$3,000 00
Augmentation sur le chiffre de l'année 1895	20,000 livres.

Des cultivateurs américains sont venus de temps à autre faire la pêche à la ligne dans les lacs de ce district, mais les colons ne s'étant pas plaints de la chose, le ministère m'a donné instructions de permettre à ces gens de continuer à pêcher comme marque de courtoisie.

En terminant, je me permettrai de dire qu'il est absolument nécessaire de conserver le poisson dans ces lacs peu profonds, si l'on veut que la colonisation se développe. Il faudrait faire comprendre aux colons qu'ils ne doivent pas se nourrir exclusivement de poisson, et l'on devrait continuer à restreindre la pêche commerciale aux eaux des régions inhabitées.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. LATOUCHE TUPPER,

Inspecteur.

MANI

Tableau indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, et les quantités de poisson prises, en ce qui concerne

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés. — Navires ou remorqueurs. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Réfrigérants et glacières. — Nombre.	Valeur.	Jetées et quais. — Nombre.	Valeur.
				$			$			$		$		$
1	Pêche commerciale, lac Winnipeg	12	1606·60	104100	58	23	3450	181	47600	8600	22	86000	13	5100
2	Partie inférieure de la rivière Rouge et du lac Winipeg jusqu'à la Pte du Saule, à l'ouest, et Tête-Ouverte, à l'est....	..	....	.....	..	47	530	63	9150	835	....	....	..	....
3	Lac Winnipeg, à l'est, de Tête-Ouverte à Tête-de-Chien..	..	.....	....	..	173	1730	204	30300	3030	1	600	1	20
4	Lac Winnipeg, rive ouest de la Pte du Saule à Tête-de-Chien	..	....	....	..	140	1835	200	48700	4870	14	1500	..	....
5	Haut de la rivière Rouge....	..	.....	. .	..	5	50	10	.....	....	....	......	..	....
6	Manitoba sud.	..	. .	.....	..	...	.....	.....	......	......	....	.....	..	....
7	Lac du Sud, Manitoba, de la Longue-Pointe à Totogan.	..	.... .	....	..	23	230	44	22000	1100	....	. ....	..	. ....
8	Petite rivière Saskatchewan et lac Saint-Martin........	..	......	....	..	55	675	110	13200	1320	...	....	..	.....
9	Le détroit, lac du Flux et du Reflux, et rive ouest du lac Manitoba	..	....	.....	..	144	2335	247	28950	2312	9	5800	2	150
10	Lacs Winnipegoosis, Dauphin et de la Poule-d'Eau.	..	...	....	..	61	408	130	10800	1080	....	....	..	....
11	Tête-de-Chien, rive nord-est et ouest du lac Winnipeg...	1	25·00	1200	6	4	555	61	17500	1750	....	.....	..	....
	Totaux...............	13	1631·60	105300	64	675	11798	1250	228200	24897	46	93900	16	5270

TOBA.

navires et bateaux, le nombre et la valeur des engins de pêche, ainsi que les espèces la province du **Manitoba et Kéwatin**, pour l'année 1896.

Seines.		Espèces de poisson.										Valeur.	
Nombre.	Valeur.	Poisson blanc, frais et gelé, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Achigan, liv.	Esturgeon, liv.	Tullibi, liv.	Perche, liv.	Barbote, liv.	Poisson mêlé, liv.	Pour la consommation locale, liv.		Numéro.
	$											$ c.	
...	......	3270320	94430	10576	...	.....	...	.....	...	......	....	166,560 42	1
...	...	....	59400	164000	.....	...	.....	34200	112000	51300	22306	7,483 12	2
...	...	47500	235700	63100	.....	110500	......	6600	30000	244200	350000	26,041 00	3
...	...	140000	260000	.....	.....	.....	230000	.....	18000	206000	....	21,640 00	4
5	200	200	19000	.....	16000	3400	......	.....	18000	56000	....	1,970 00	5
...	....	....	....	80000	.....	.....	.....	.....	......	20000	100000	3,800 00	6
6	300	236340	383990	289319	.....	....	8614	.....	.....	15000	70000	30,845 36	7
...	......	45000	10000	50000	.....	......	13000	....	.....	50000	106000	6,430 00	8
...	.....	400500	110050	219000	....	......	57950	.....	......	234300	356550	38,339 50	9
...	......	221000	37500	59000	.....	.....	......	10000	......	135000	250000	19,805 00	10
...	......	212800	208800	.....	.....	61848	.	.....	...	660000	640000	39,396 40	11
11	500	4573660	1418870	934995	16000	175748	309564	50800	178000	1671800	1894856	362,310 80	

Note.—Dans le n° 1 au-dessus de 1,000,000 liv. de poisson blanc a été envoyé frais et la balance gelée.

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêcheries du **Manitoba**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Poisson blanc	liv.	4,573,660	0 05	228,683 00
Doré	"	1,418,870	0 03	42,566 10
Brochet	"	934,995	0 02	18,699 90
Achigan	"	16,000	0 03	480 00
Esturgeon	"	175,748	0 05	8,787 40
Tullibi	"	309,564	0 02	6,191 28
Perche	"	50,800	0 01	508 00
Barbote	"	178,000	0 01	1,780 00
Poisson mêlé	"	1,671,800	0 01	16,718 00
Consommation domestique	"	1,894,856	0 02	37,897 12
Total pour 1896		11,224,293		362,310 80
do 1895		9,170,048		250,776 00
Augmentation		2,054,245		111,534 80

ÉTAT du matériel de pêche au **Manitoba**, pour l'année 1896.

Matériel.	Valeur.
	$ c.
13 remorqueurs, 1,631 tonnes, 64 hommes	105,300 00
675 bateaux, 1,250 hommes	11,798 00
228,200 brasses de rets à mailler	24,897 00
11 seines	500 00
46 congélateurs et glacières	93,900 00
16 jetées et quais	5,270 00
Total	241,665 00

ANNEXE N° 9.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR G. S. DAVIDSON SUR LES PÊCHERIES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST POUR L'ANNÉE 1896.

FORT-QU'APPELLE, ASSIN., T.N.-O., 2 janvier 1897.

L'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'année dernière.

Vu la vaste étendue du territoire et l'époque avancée de la saison lorsque je suis entré en fonctions, je n'ai pu inspecter tous les districts; mais je me propose de faire une longue tournée au commencement du printemps prochain.

Les règlements relatifs aux saisons réservées ont été en général bien observés, et, sauf dans le lac du Diable, la rivière Saskatchewan et les lacs Croches, le nombre des poissons a augmenté, bien que la pêche ait été plus forte que d'habitude.

J'admets que des règlements restrictifs sont absolument nécessaires pour protéger les pêcheries contiguës à des districts très peuplés ou à des centres de commerce; mais, d'après moi, dans la région à l'extrême nord, des règlements de cette nature sont inutiles et il est impossible de les appliquer. Plusieurs des lacs sont entourés de marais, de 20 à 30 milles d'étendue, et tout à fait inaccessibles pendant les mois d'hiver et d'automne.

Le major Steel et l'inspecteur Casey m'ont fourni de précieux renseignements au sujet de la truite de ruisseau que l'on rencontre dans les districts de Macleod et de Kootenay.

L'inspecteur Casey m'a dit que l'on trouvait des truites œuvées à tous les mois de l'année, et il est d'avis que le temps prohibé devrait commencer au moment où la glace se forme dans les creeks et finir à l'époque de la débâcle, au printemps.

Tout indique que les cours d'eau de l'ouest fourmillent de truites de diverses espèces; un pêcheur peut prendre avec une ligne de 80 à 100 de ces poissons dans une seule journée.

Les gardes-pêche ont été beaucoup aidés dans l'accomplissement de leurs devoirs par les membres du corps de la police à cheval du Nord-Ouest, que nous trouvons toujours disposés à nous rendre service.

DISTRICT D'EDMONTON.

W. D. Matheson, garde-pêche pour ce district, dit que la pêche a été exceptionnellement bonne dans plusieurs des lacs. C'est dû à ce que les colons ont eu la permission de pêcher pendant la saison réservée. M. Matheson recommande que le règlement limitant le temps de la pêche soit appliqué et que l'on charge un agent de police de faire le guet au lieu de nommer des gardiens locaux. Il y a déjà un détachement de police posté au Débarcadère (*The Landing*), et un constable pourrait être envoyé de là aux endroits qui ont le plus besoin d'être surveillés.

LAC LA BICHE.

La pêche dans ce lac a été meilleure que d'habitude. Quatre-vingt pour cent des 40 habitants de la localité travaillent au service de la Compagnie de la Baie-d'Hudson durant l'été, et ceux qui le veulent peuvent pêcher pendant l'hiver. Il est par conséquent recommandé que le règlement relatif à la saison réservée soit rigoureusement appliqué.

LAC DU CASTOR (AU NORD).

Même chose que le lac la Biche.

LAC DU POISSON-BLANC.

Ce lac est sous la surveillance de M. John Ross, du lac La Selle. Le règlement concernant la saison réservée a été bien observée, grâce au zèle déployé par M. Ross et le révérend E. B. Glass.

LAC DU CASTOR (AU SUD).

Il y a un grand nombre de poissons communs dans ce lac, et feu M. Gilchrist était d'avis qu'on ne devrait guère s'en occuper. Cependant, plusieurs personnes se sont plaintes que la pêche se faisait pendant la saison réservée, mais malheureusement la chose est venue à ma connaissance trop tard pour que je puisse intervenir.

LAC SAINTE-ANNE.

Les poissons de ce lac sont de meilleure qualité que ceux des lacs sur la rive nord de la rivière.

Vu la pauvreté des colons, des permis gratuits ont été octroyés pour la pêche domestique, mais l'on n'a pas permis qu'il fût vendu de poisson.

Un gardien a été nommé pendant la saison réservée de 40 jours, et les règlements ont été bien observés.

LAC DE LA BALEINE BLANCHE.

Dans ce lac, paraît-il, les poissons sont trop nombreux et d'une qualité inférieure à celle des poissons que l'on rencontre dans le lac Sainte-Anne. Les sauvages et les métis ont voyagé jusqu'ici d'un lac à l'autre. Il est par conséquent recommandé que des permis gratuits soient octroyés aux colons afin de réduire le nombre des poissons et qu'il soit défendu aux habitants de cette région de pêcher ailleurs que sur les lacs de leurs localités respectives.

Les métis ont été contraints d'observer les règlements, mais l'on a permis aux sauvages de la bande de Paul de pêcher pendant le temps prohibé.

LAC LANOU.

Le poisson blanc et les poissons communs surabondent dans ce lac, mais il n'y a pas de colons dans les environs. La pêche a été faite jusqu'ici par des sauvages de l'agence de la rivière Qui-Barre.

LAC DU DIABLE.

Le nombre des poissons va toujours en augmentant ici. C'est dû à ce que trois colons et un sauvage seulement font la pêche.

Les règlements ont été bien observés.

LAC DES PIGEONS.

Le lac des Pigeons est une magnifique nappe d'eau où abondent le poisson blanc, le brochet, le doré et diverses espèces de poissons communs. C'est incontestablement le lac le plus poissonneux de ce vaste et important district. Comme il existe beaucoup de jalousie parmi les colons, ils se surveillent les uns les autres. Malgré cela, beaucoup de pêcheurs, après avoir obtenu des permis pour faire la pêche pour la consommation domestique, vendent le poisson qu'ils prennent. M. Matheson recommande que l'on fasse payer des droits plus élevés qu'à l'heure qu'il est aux blancs qui voudront avoir des permis pour pêcher sur ce lac, et ce, sans permettre l'usage de rets d'une plus grande capacité.

LAC BAPTISTE.

Ce lac se trouve à environ 12 milles au sud-ouest d'Athabasca-Landing et ne renferme que des tullipis.

Il a été détruit beaucoup de poisson ici dans le cours de ces deux dernières années. M. Matheson fait remarquer qu'il serait très facile de protéger ce lac en postant un gardien au débarcadère, et il ajoute que les pêcheries ne tarderont pas à se dépeupler si l'on ne prend pas tout de suite les mesures voulues.

DISTRICT DE PRINCE-ALBERT.

Le garde-pêche R. S. Cook dit que les règlements ont été bien observés dans ce district ; aucune amende n'a été imposée, et 3 rets seulement ont été saisis.

La pêche dans les lacs du Cerf, de la Petite Truite, de la Grosse Truite, de Montréal et du Pélican a été très bonne. Il a été expédié aux Etats-Unis dans le cours de l'année dernière 343,000 livres de poisson frais. Un pêcheur a pris avec 300 verges de rets 5 tonnes de poisson dans l'espace de 15 jours. Dans les lacs au nord-ouest de Prince-Albert le poisson, on ne sait trop pourquoi, disparaît graduellement ; le lapin est aussi devenu rare dans cette partie du pays, ce qui détermine une plus forte demande pour le poisson parmi la population indigène.

Le rendement des pêcheries de la Saskatchewan a été nul, et la Compagnie de poisson de Saskatchewan a subi des pertes sérieuses dans la pêche de l'esturgeon. Des permis gratuits ont été octroyés au nombre de 143 à des métis et à des sauvages. Un montant de $192 a été perçu durant l'année sous forme de droits de permis.

DISTRICT DU LAC LONG.

La garde-pêche John Foster dit que les règlements concernant la saison réservée ont été bien observés tant par les blancs que par les sauvages. Aucune amende n'a été imposée, et aucun engin de pêche n'a été confisqué.

Par le passé, les eaux des lacs de ce district baissaient d'un pied tous les ans, mais l'année dernière, par suite de l'abondance des pluies, elles ont monté d'à peu près un pied. La pêche du poisson blanc a été meilleure que d'habitude ; mais le rendement du brochet et celui des poissons communs accusent une diminution. Cela, d'après M. Foster, doit être attribué au fait que l'on a pêché en eaux plus profondes.

DISTRICT DU LAC CROCHE.

Le garde-pêche Gerald Fitzpatrick dit que la pêche, sauf en ce qui concerne le poisson blanc, a été assez bonne. Il n'y a plus de poissons blancs dans le lac Croche, et il n'y en a que très peu dans le lac Rond. S'il en reste encore dans ce dernier lac, c'est que la pêche au rets y a été faite sur une moindre échelle que dans le lac Croche.

En déposant des alevins de poisson blanc dans ces lacs on rendrait un grand service aux colons, ce poisson valant au moins trois fois plus que le mulet.

DISTRICT DE QU'APPELLE.

Le garde-pêche John Leader, fils, dit que les règlements de pêche ont été rigoureusement appliqués, et c'est à cela qu'il attribue l'abondance des poissons de toutes espèces.

LAC KATEPWE.

Sur ce lac, la pêche se fait surtout pendant les mois du printemps et d'automne, en eaux peu profondes. Des alevins de poisson blanc ont été déposés dans le lac il y a environ 4 ans, et ce poisson est aujourd'hui très abondant.

Cinq rets à mailler, 3 harpons et 2 lignes ont été saisis dans le cours de l'année.

LAC DE LA MISSION.

Le brochet, le doré, le tulippi, la perche et la carpe sont assez abondants dans ce lac. La pêche du poisson blanc a été meilleure que l'année précédente.

LAC PASQUIA.

Une augmentation considérable est signalée dans le rendement des pêcheries de ce lac. Un grand nombre de poissons ont été tués lors d'une tempête électrique dans le cours du mois de juillet dernier.

L'année dernière, un pêcheur seulement s'est fait octroyer un permis pour pêcher ici.

LAC WYOWASUNG.

Ce lac est la principale frayère pour le brochet, le doré et le *buffalo*.

LAC QU'APPELLE.

C'est là le plus important lac de pêche du district. Ce lac a été peuplé d'alevins de poisson blanc en même temps que le lac Katepwe, et aujourd'hui il est très poissonneux.

DISTRICT DE MACLEOD.

Le garde-pêche I. W. Short dit que les lois de pêche sont bien observées.

Tous les barrages sont pourvus de passes migratoires.

M. Short corrobore ce que m'a dit l'inspecteur Casey, à savoir, que l'on recnontre des truites œuvées en tout temps durant la saison de pêche.

Tous les cours d'eau de ce district abondent en truite saumonée, brochet, ombre, truite de rivière, etc.

Il n'est pas exporté de poisson de ce district et il s'en vend très peu ; les colons en général pêchent par amusement et consomment ce qu'ils prennent. Il arrivera de temps à autre qu'un sauvage offrira du poisson en vente; le prix payé est d'environ 25 sous pour 3½ ou 4 livres.

LACS DE LA MONTAGNE DE L'ÉLAN.

Antérieurement à la nomination du garde-pêche W. V. Hill, ces lacs avaient été complètement négligés. Les règlements sont maintenant bien observés. M. Hill n'a surpris personne à violer la loi.

Les lacs en question ont une profondeur variant entre 10 et 40 pieds, et le fond est en grande partie composé de gravier.

Un des lacs, situé sur la réserve sauvage de l'Ours-Blanc, est presque entièrement dépeuplé, et l'on rendrait un grand service aux colons en y déposant des alevins. Les seuls poissons qui s'y rencontrent à l'heure qu'il est sont le brochet et le doré.

LAC CANNINGTON.

Ce lac, qui est assez vaste, est bien peuplé de doré, de brochets et de carpes.

DISTRICT DE BATTLEFORD.

Comme je l'ai déjà fait savoir au ministère, j'ai été forcé de suspendre le garde-pêche du district de Battleford, et par conséquent je n'ai pas reçu de rapport sur les pêcheries de cette très importante région.

DISTRICT DE CUMBERLAND-HOUSE.

Il ne m'est pas parvenu de rapport sur les pêcheries de ce district.

DISTRICT DU PAS.

Il ne m'a pas été transmis de rapport.

Vous trouverez ci-après un relevé du poisson pris, des bateaux employés, des rets tendus, etc., sur les divers lacs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. S. DAVIDSON,

Inspecteur.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, etc., le rendement des pêcheries, dans le district de Prince-Albert, territoire de Saskatchewan, pour l'année 1896.

Nombre.	Districts.	Matériel de pêche.								
		Remorqueurs.			Bateaux.			Rets à mailler.		
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
			$			$				$
1	Rivière Saskatchewan	1	1,200	3	20	250	25	75	750	350
2	Lac Vert	...	...	...	15	150	20	100	3,000	500
3	Assiniboine, etc	...	...	...	15	150	20	70	2,000	325
4	Lacs Montréal, du Cerf, de la Truite, de l'Esturgeon, de la Chandelle, etc	...	...	...	20	250	25	350	12,000	1,400
	Total	1	1,200	3	70	800	90	595	17,750	2,575

TABLEAU indiquant les espèces de poisson dans le district de Prince-Albert, territoire de Saskatchewan, pour l'année 1896.

Nombre.	Districts.	Espèces de poisson.							Valeur.
		Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Tullipi, liv.	Gold Eyes, liv.	
									$ c.
1	Rivière du Castor	48000	...	20000	100000	...	...	...	5,000 00
2	Lac Vert	12000	...	...	...	...	...	...	600 00
3	Lac Assiniboïa	24000	...	...	50000	...	...	...	2,200 00
4	Lac du Diable	9000	...	...	1000	...	...	...	470 00
5	Lac du gros Poisson Blanc et autres petits lacs	18000	...	...	5000	...	...	...	1,000 00
6	Lac Montréal	...	...	...	...	...	...	...	
7	Lac du Cerf	...	...	...	...	...	...	...	
8	Petit lac de la Truite	...	...	...	...	...	...	...	
9	Grand lac de la Truite	*213000	80000	15000	35000	...	...	...	15,800 00
10	Lac Pélican	†20000	8000	...	12000	...	...	...	1,640 00
11	Lac au Butor	...	...	...	...	...	...	...	
12	Lac du Chien	...	...	...	...	...	...	...	
13	Lac de la Chandelle	...	...	...	...	...	...	...	
14	Rivière Saskatchewan	...	...	1000	4000	42000	500	1200	2,232 0
15	Lacs au sud de la rivière Saskatchewan-sud	...	...	1500	5000	...	...	...	145 00
	Total	344000	88000	37500	212000	42000	500	1200	29,087 00

Non compris le poisson pris dans le lac Stanley, Ile à la Crosse, et les autres lacs à l'extrême nord.
*Poisson frais exporté aux Etats-Unis. †Employé pour la consommation locale.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, ainsi que le rendement des pêcheries, dans le district d'Edmonton, Alberta, pour l'année 1896.

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche.						Espèces de poisson.					Valeur.	Numéro.
		Bateaux.			Rets à mailler.									
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Tullipi, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.		
			$				$						$ c.	
1	Lac La Biche	50	750	50	200	5000	600	135000	....	5000	5000	5000	4,500 00	1
2	Lac du Poisson-Blanc (réserves de Sauvages)	8	120	10	26	650	78	38000	....	1500	....	1000	1,215 00	2
3	Lac du Castor, près du lac La Biche	20	300	20	60	1500	180	32000	....	1500	....	1000	1,035 00	3
4	Lac du Castor, au sud de la rivière	....	....	....	....	....	....	....	....	*60000	....	*10000	2,100 00	4
5	Lac Sainte-Anne	18	180	24	30	750	90	100000	....	3000	....	8000	3,330 00	5
6	Lac de la Baleine Blanche	10	50	10	35	875	105	16000	....	1000	8000	1500	795 00	6
7	Lake Lanon	4	40	5	20	500	60	8000	....	....	....	3000	330 00	7
8	Lac du Diable	1	5	1	3	75	9	500	....	200	....	300	30 00	8
9	Lac du Pigeon	30	300	30	200	5000	600	480000	1000	3000	....	7000	14,730 00	9
	Totaux	141	1745	150	574	14350	1722	809500	1000	75200	13000	36800	28,065 00	

* Pris durant le temps prohibé au moyen de fourches, etc., *voir* rapports.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, etc., ainsi que le rendement des pêcheries, dans le district de Prince-Albert, territoire de Saskatchewan, pour l'année 1896.

Numéro.	Districts.	Matériel de pêche. Remorqueurs. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Espèces de poisson. Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Perche, liv.	Tullipi, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Valeur.
			$			$				$									$ c.
1	Lac Croche	..	..	..	..	....	....	16	935	160	100	....	11500	65000	.....	15000	12000	95000	3,140 00
2	Montagne de l'Elan	..	...	..	3	100	3	2	250	40	.....	.....	10000	5000	.....	..	..	30000	700 00
3	Lac Long	..	....	..	7	105	28	140	3500	560	62200	.....	9700	15050	.....	...	...	9900	3,801 00
4	Lac de la Plume-d'Aigle	..	....	..	....	....	....	2	100	20	1800	...	.....	100	.....	.....	.....	.....	92 00
5	Lacs Qu'Appelle	..	....	..	10	243	12	64	1550	266	3500	...	9400	16700	..	....	18400	11600	1,275 00
6	Prince-Albert	1	1200	3	70	800	90	595	17750	2575	344000	88000	37500	212000	42000	....	500	1200	29,087 00
7	Edmonton	..	...	..	141	1745	150	574	14350	1722	809500	.....	1000	75200	....	....	13000	36800	42,637 00
8	Cumberland et autres districts (chiffres fixés approximativement)	..	...	..	....	....	....	....	..	....	4000000	.....	2000000	1000000	50000	....	....	2000000	302,500 00
	Total	1	1200	3	231	2993	283	1393	38435	5343	5221100	88000	2079100	1389050	92000	15000	43900	2184500	383,232 00

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries des Territoires du Nord-Ouest pour l'année 1896.

Espèces de poissons.	Quantité.	Valeur.
		$ c.
Poisson blanc	5,221,100	261,055 00
Truite	88,000	4,400 00
Doré	2,079,100	62,373 00
Brochet	1,389,050	27,781 00
Esturgeon	92,000	4,600 00
Perche	15,000	300 00
Tullipi	43,900	878 00
Poisson commun et mêlé	2,184,500	21,845 00
Totaux	11,112,650	383,232 00
do pour 1895		501,690 00
Diminution		118,458 00

ÉTAT du matériel de pêche employé dans les Territoires du Nord-Ouest, 1896

1 remorqueur de pêche (3 hommes)	$1,200
231 bateaux de pêche (283 hommes)	2,993
38,435 brasses de rets à mailler	5,343
1 congélateur	2,000
Total	$11,536

RÉCAPITULATION

Du rendement et valeur des pêcheries du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, 1896.

Espèces de poissons.	Quantité.	Valeur.
	Liv.	$ c.
Poisson blanc	9,794,760	489,738 00
Doré	3,497,970	104,939 10
Brochet	2,324,045	46,480 90
Esturgeon	266,748	13,387 40
Achigan	16,000	480 00
Truite	88,000	4,400 00
Tullipi	353,464	7,069 28
Perche	65,800	808 00
Barbue	178,000	1,780 00
Poisson mêlé	3,856,300	38,563 00
Consommation locale	1,894,856	37,897 12
Total		745,542 80
do pour 1895		752,466 00
Diminution		6,923 20

RÉCAPITULATION

Du matériel de pêche employé dans le Manitoba et les Territories du Nord-Ouest.

Matériel.	Valeur.
	$ c.
14 remorqueurs de pêche (1,655 tonneaux) (67 hommes)	106,500 00
906 bateaux de pêche (1,533 hommes)	14,791 00
266,635 brasses de rets à mailler	30,240 00
11 seines	500 00
47 congélateurs	95,900 00
16 jetées et quais de pêche	5,270 00
Total	253,201 00

ANNEXE No 10

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR JOHN McNAB SUR LES PÊCHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR L'ANNÉE 1896.

NEW-WESTMINSTER, 14 janvier 1897.

L'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la Colombie-Britannique pour l'année 1896.

La pêche a été très bonne, la production des conserves de saumon dans toute la province a été plus forte que jamais.

Comme le fait voir le tableau A, ci-annexé, il a été fabriqué sur la rivière Fraser 375,344 caisses de conserves, ou 18,016,544 boîtes d'une livre chacune, et dans toute la province 621,938 caisses, ou 29,858,056 boîtes également d'une livre chacune. Le plus haut chiffre atteint précédemment avait été de 29,169,908 boîtes—en 1893—soit 683,148 boîtes de moins qu'en 1896.

La pêche du flétan s'est élevée à 2,276,556 livres, dont 1,926,956 livres ont été exportées sur les marchés de l'est. La pêche de l'esturgeon dans un but de commerce s'est chiffrée par 380,500 livres de poisson préparé, dont 355,500 livres ont été exportées vers l'est. Un grand nombre d'esturgeons sont pris par les colons et les sauvages pour la consommation domestique. La demande pour l'esturgeon augmente d'année en année, et la facilité avec laquelle ce poisson peut être pêché par les braconniers dans les lacs et les étangs exige une surveillance constante de la part des gardes-pêche.

La pêche du phoque pour l'année 1896 accuse une forte diminution comparativement au chiffre de l'année précédente :—

Pêche 1895	71,359	pieds
" 1896	55,677	"

Les prix des peaux ont aussi été beaucoup plus bas qu'en 1895.

Le capital placé dans l'exploitation des pêcheries, en 1896, a été de $2,614,578, soit une augmentation de $578,143 sur le chiffre de l'année 1895.

Le nombre des personnes employées dans les établissements de conserves ou occupées à pêcher, en 1896, a été de 15,925, contre 14,485 l'année précédente.

L'alose est maintenant abondante dans la rivière Fraser, et il sera nécessaire pour votre ministère d'adopter des règlements pour restreindre la pêche de ce poisson.

Les homards et les huîtres expédiés à Vancouver par votre ministère, l'année dernière, ont atteint leur destination et ont été plantés en divers endroits. J'ai visité trois huîtières, et j'ai examiné quelques-unes des huîtres plusieurs fois après qu'elles eurent été plantées ; j'ai constaté qu'elles étaient en bonne condition et que les jeunes huîtres attachées aux écailles se développaient rapidement.

Les règlements de pêche actuels ne laissent rien à désirer, et, si j'en crois les gardes-pêche des différents districts, ils ont été assez bien observés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McNAB,
Inspecteur des pêcheries.

A.—RELEVÉ des établissements de conserve de saumon dans la **Colombie-Britannique**, pour l'année 1896.

Propriétaire ou agent.	Nom de l'établissement.	Boîtes de conserves d'une livre.
Rivière Fraser.		
A. Ewen et Cie	Ewens	972,720
Westham Island Packing Co.	McDonald Bros. & Co.	274,752
Lam Tung	Westminster Cannery	295,680
N. H. Bain	Pacific Coast	428,544
Walter Morris	Federation	703,776
Malcomb et Windsor	Malcomb & Windsor	1,081,248
Costello et McMorren	Star	585,600
Fisherman's Canning Co	Fisherman's	470,784
J. A. Hume et Co	J. A. Hume	312,000
Bon Accord Fishing Co	Sea Island	580,000
Short et Squire	Imperial	529,440
Hennessy et Alexander	Canadian Pacific	483,312
Victoria Canning Co	Delta	1,056,000
	Harlock	816,000
	Holly	480,000
	Wellington	480,000
Rowan Frères	Terra Nova	472,960
Hobson et Cie	Atlas	289,440
J. H. Todd et Fils	Richmond	513,024
do	Beaver	541,632
Provincial Canning Co	Provincial	271,824
Brunswick Canning Co	Brunswick	454,560
Boutilier et Cie	Boutilier's	360,000
Fraser River Industrial Co	Industrial	338,400
Alliance Canning Co	Alliance	230,400
Good Murphy et Cie	Dinsmore Island	432,000
McPherson et Hickey	McPhersons	369,600
M. Costello	Fraser River	384,000
Anglo-American Canning Co	Anglo-American	408,000
H. Bell-Irving et Cie	Britannia Wadhams Canoe Pass British American Phœnix	2,968,848
P. Birrell	British Columbia	432,000
Rivière Skeena.		
Carlisle Packing Co	Carlisle	652,800
Royal Canadian Packing Co	Royal Canadian	518,900
Victoria Canning Co	Standard	304,000
Turner Beeton et Cie	Inverness	533,712
British Columbia Canning Co.	Windsor	504,000
Anglo-British Columbia Canning Co.	North Pacific	504,000
do do	British American	576,000
Cunningham et Fils	Skeena	528,000
Turner Beeton et Cie	Balmoral	576,000
Rivière Naas.		
Federation Canning Co. do	Naas Harbour Mill Bay	703,152
Rivers Inlet.		
Brunswick Canning Co	Brunswick	840,000
H. Bell-Irving & Co.	Good Hope	1,440,000
British Columbia Canning Co.	Victoria	631,968
do do	Rivers Inlet	1,267,536
Victoria Canning Co	Wannock	979,200
Anse de Lowe.		
Cunningham et Rhude	Lowe Inlet	499,200

A.—Relevé des établissements de conserves de saumon dans la **Colombie-Britannique**, pour l'année 1896—*Fin.*

Propriétaire ou agent.	Nom de l'établissement.	Boîtes de conserves d'une livre.
Havre de Namu.		
R. Draims	Namu	199,200
Baie de l'Alerte.		
A. S. Spencer	Baie de l'Alerte	137,184
Côte ouest.		
Clayoquot Fishing Co		239,760
West Coast Packing Co		2,400

Récapitulation.

Rivière Fraser,	375,344	caisses, soit	18,016,544
Côte nord,	241,549	do	11,594,352
Côte ouest,	5,045	do	242,160
Grand total	621,938		29,853,056

B.—RAPPORT de la capture de phoques, etc., par la flotte de la Col.-Britan., saison 1896.

Navires.	Tonneaux.	Equipages. Blancs.	Equipages. Indiens.	Bateaux.	Canots.	Capture. Côte de la Col.-Brit.	Capture. Côte du Japon.	Capture. Côte de l'île Copper.	Capture. Mer de Behring.	Total.	Observations.
Ada	91	6	20	1	10	....	....	....	723	723	
Agnes Macdonald	107	25	..	10	....	.	545	....	282	827	
Ainoko	75	6	12	2	6	428	....	....	139	567	Saisi sur la mer de Behring le 5 août.
Allie J. Algar	75	23	....	9	....	....	659	48	411	1,118	
Amateur	18	....	16	....	8	109	....	....	....	109	
Annie E. Moore	113	8	34	2	16	431	....	....	1,088	1,519	
Annie E. Paint	82	26	....	12	....	....	815	....	225	1,040	
Arietis	86	25	....	9	....	....	1,034	....	438	1,472	
Aurora	41	20	....	6	....	....	325	35	77	437	Saisi sur la mer de Behring le 10 août.
Beatrice (Shanghai)	66	6	26	2	13	381	....	....	532	913	
Beatrice	49	6	11	2	6	363	....	....	92	455	Saisi sur la mer de Behring le 5 août.
Borealis	37	23	....	7	....	....	327	....	305	632	
Carlotta G. Cox	76	25	....	9	....	....	1,222	....	234	1,456	
Carrie, C. W.	92	9	31	2	16	169	....	....	903	1,072	
Casco	63	22	....	7	....	....	808	202	....	1,010	
C. D. Rand	51	6	27	2	13	....	....	....	569	569	
City of San Diego	46	6	22	1	11	213	....	....	400	613	
Diana	50	18	....	6	....	....	997	95	....	1,092	
Director	87	23	....	7	....	....	893	183	....	1,076	
Dolphin	72	8	26	3	13	502	....	....	607	1,109	
Dora Seiward	93	10	32	2	16	377	....	....	826	1,203	
Doris	60	6	25	1	12	....	....	....	662	662	
E. B. Marvin	96	23	....	11	....	....	836	....	251	1,087	
Favourite	80	6	33	2	16	824	....	....	1,049	1,873	
Fawn	59	9	26	2	13	429	....	....	614	1,043	
Fisher Maid	21	....	9	....	4	63	....	....	....	63	
Florence M. Smith	99	27	....	11	....	....	602	....	271	873	
Fortuna	97	24	....	7	....	....	534	174	....	708	
Geneva	92	26	....	8	....	....	499	451	....	950	
Ida Etta	69	22	....	9	....	....	650	13	370	1,033	
Kate	58	7	25	2	12	204	....	....	318	522	
Katharine	81	20	....	6	....	....	215	....	....	215	Sombré en mer avec 207 peaux.
Killermy	18	4	12	1	6	100	....	....	....	100	
Labrador	25	7	10	2	5	91	....	....	308	399	
Lebby	92	8	28	2	14	502	....	....	593	1,095	
Mary Ellen	63	6	24	3	11	....	....	....	536	536	
Mary Taylor	43	19	....	6	....	....	383	....	137	520	
Mascot	40	6	16	2	7	....	192	....	416	609	
Maud S.	97	10	20	3	11	....	....	....	602	602	
Mermaid	73	25	....	8	....	....	940	....	345	1,285	
Minny	46	6	20	2	10	486	....	....	484	970	
Ocean Belle	83	18	13	3	10	....	584	....	316	900	
Ocean Rover	55	7	18	2	9	....	....	....	602	602	
Oscar and Hattie	82	9	28	3	14	353	....	....	589	942	
Osprey	40	8	10	3	5	....	....	....	200	200	
Otto	86	9	25	2	12	....	719	....	501	1,220	
Pachwillis	20	....	20	....	10	152	....	....	....	152	
Penelope	70	6	25	2	12	458	....	....	894	1,352	
Pioneer	66	24	....	7	....	....	849	44	375	1,268	
Sadie Turpel	56	9	20	4	8	....	582	....	281	863	
San Jose	31	7	18	2	10	230	....	....	605	835	
Sapphire	109	9	40	3	18	418	....	....	1,002	1,420	
Saucy Lass	38	6	22	1	11	471	....	....	555	1,026	
Selma	21	3	10	1	5	....	....	....	185	185	
South Bend	21	4	10	1	5	70	....	....	359	429	
Teresa	63	10	15	2	9	....	231	....	483	714	
Triumph	98	14	23	5	12	....	606	20	750	1,376	
Umbrina	99	25	....	10	....	....	742	41	298	1,081	
Venture	48	6	16	2	8	269	....	....	442	711	
Vera	60	22	....	7	....	....	572	....	264	836	
Victoria	63	8	22	2	11	164	....	....	901	1,065	
Viva	92	26	....	7	....	....	607	....	70	677	Saisi le 24 août.
Walter L. Rich	76	8	27	2	13	93	....	....	399	492	
Zillah May	66	9	22	3	11	....	....	....	821	821	
Total	4,222	809	889	263	442	8,350	17,968	1,306	25,700	53,324	
Pêche en canot par les sauvages sur la côte de la C.-B.										2,353	
Grand total										55,677	

C.—Relevé du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, du nombre d'hommes employés dans les pêcheries, de la quantité et de la valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poissons, etc., dans la province de la **Colombie-Britannique**, pour 1896.

Numéro.	Localité.	Navires et bateaux employés.						Matériel de pêche.						Espèces de poisson et produits du poisson.					Numéro.
		Navires.			Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.		Lignes et rets à esturgeon.							
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Valeur des chalans.	Valeur.	Saumon, brls.	Saumon, frais, liv.	Saumon, fumé, liv.	Saumon, en boîtes.	Esturgeon, liv.	
			$			$			$		$		$						
1	District de la rivière Fraser	43	193300	115	2621	124030	9607	396900	295425	2000	3000	14566	7012	793	902595	8000	18016544	355500	1
2	do de Rivers Inlet	4	21000	14	372	11160	1532	75000	56250	310	465	1000	....	120	10500	5000	5295888	...	2
3	do de la rivière Skeena	7	30700	20	460	13940	1760	115025	86250	1450	2175	3025	50	500	150000	750	5595312	....	3
4	do do Naas	5	2865	11	95	2850	410	21700	16275	....	...	1000	100	260	10000	10600	703152	....	4
5	Côte est des îles de la Reine-Charlotte	....	....	....	25	3750	110	3000	3000	250	375	...	1000	50	1500	2000	....	....	5
6	Côte ouest do do	....	....	....	20	2000	60	1200	1200	300	450	...	300	...	....	....	....	....	6
7	Du Cap Scott à Comox	....	....	...	20	800	45	1500	1000	350	475	....	250	50	25000	600	....	....	7
8	De Comox à Victoria	60	12000	180	60	3600	120	3000	2000	4000	6000	....	3000	50	100000	5000	....	25000	8
9	De Victoria au Cap Beale	6	1800	18	25	1200	60	2000	1500	1000	1500	....	4000	150	25000	7500	....	....	9
10	Du Cap Beale au Cap Scott	4	4750	15	20	800	150	2000	1500	680	1360	....	200	500	5000	2500	242160	....	10
	Totaux	129	266415	373	3718	164130	13854	618325	464400	10340	15800	19591	15912	2413	1229595	41350	29853056	380500	

C.—Relevé du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, etc.—Province de la Colombie-Britannique—*Fin.*

Numéro.	Localité.	Espèces de poisson et produits du poisson.																Valeur.	Numéro.
		Flétan, liv.	Hareng, liv.	Hareng, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Oolâchan, salé, brls.	Oolâchan, frais, liv.	Oolâchan, fumé, liv.	Truite, liv.	Poisson assorti ou mélangé, liv.	Eperlan, liv.	Morue, liv.	Morue noire, brls.	Peaux de phoque, nombre.	Peaux de loup marins, nombre.	Peaux de loutre de mer, nombre.	Huile de poisson, galls.	$ c.	
1	District de la rivière Fraser	1926956	20000	4350	550	100	235000	1000	26500	125000	25000	100000	....	....	....	....	.....	2,047,751 70	1
2	do de Rivers Inlet	25000	5500	200	...	135	10000	1000	500	1400	......	5200	....	.....	400	....	2000	537,953 80	2
3	do de la rivière Skeena	20000	.....	.....	...	250	10000	500	1000	......	.....	....	....	.....	1000	4	2500	586,318 70	3
4	do do Naas	8000	.....	.....	...	500	45000	2000	1000	1000	....	....	...	.....	250	...	5000	86,002 70	4
5	Côte est des îles de la Reine-Charlotte	25000	3000	3000	350	...	......	....	......	12000	....	3000	...	......	1000	2	25000	16,390 00	5
6	Côte ouest do do	1500	1500	500	100	....	......	....	......	25000	....	10000	60	.....	650	12	6000	8,007 50	6
7	Du Cap Scott à Comox	2000	6000	1000	....	....	......	....	12500	10000	5000	5000	....	.....	....	5	5000	8,655 00	7
8	De Comox à Victoria	233100	120000	10000	....	75	60000	5000	13000	225000	25000	150000	...	......	200	....	10000	58,955 00	8
9	De Victoria à Cap Beale	25000	10000	1000	....	....	....	...	5000	18000	......	8000	....	...	....	....	1000	9,725 00	9
10	Du Cap Beale au Cap Scott	10000	25000	1000	....	....	....	....	5000	8000	.....	6000	10	....	200	....	5000	35,141 00	10
	Totaux	2276556	190000	21050	1000	1060	360000	9500	64500	425400	55000	287200	70	.	3700	23	61500	3,394,900 40	
	Capture de la flotte canadienne de pêche aux phoques													55677	....	....	.....	501,093 00	
	Huîtres, $4,800; moules, $6,000; mollusques, $480; crevettes et salicoques, $4,000													......	....	....	....	15,280 00	
	Crabes, $18,000; abalones, $600; colle de poisson, $750													...	....	...	...	19,350 00	
	Caviar, 2,780 liv. à 30c., $834; moules en boîtes, 16,944 liv. à 15c., $2,541.60													...	....	...	......	3,375 60	
	Estimation de la valeur des diverses espèces de poissons consommés dans la province et non compris ci-dessus													....	....	....	..	250,000 00	
	Grand total													....	....	....	....	4,183,999 00	

D.—RÉCAPITULATION

du rendement et de la valeur des pêches dans la province de la **Colombie-Britannique**, pour l'année 1896.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, en boîtes d'une livre	liv.	29,853,056	0 10	2,985,305 60
do frais	"	1,229,595	....	122,959 50
do salé	brls.	2,413	10 00	24,130 00
do fumé	liv.	41,350	....	10,337 50
Esturgeon, frais, préparé	"	380,500	0 05	19,025 00
Flétan, frais	"	2,276,556	0 05	113,827 80
Hareng, frais	"	191,000	0 03	5,730 00
do fumé	"	21,050	0 10	2,105 00
do salé	brls.	1,000	5 00	5,000 00
Oolâchan, frais	liv.	360,000	0 05	18,000 00
do fumé	"	9,500	0 10	950 00
do salé	brls.	1,060	10 00	10,600 00
Truite, fraîche	liv.	64,500	0 10	6,450 00
Poisson assorti et mélangé	"	425,400	0 05	21,270 00
Eperlan, frais	"	55,000	0 05	2,750 00
Morue, fraîche	"	287,200	0 05	14,360 00
Morue noire, salée	brls.	70	10 00	700 00
Phoques	nomb.	55,677	9 00	501,093 00
Loups marins	"	3,700	0 75	2,775 00
Loutres de mer	"	23	175 00	4,025 00
Peignes	boiss.	8,000	....	6,000 00
Moules	"	....	....	480 00
Huîtres		....	....	4,800 00
Peignes, en boîtes d'une livre	....	16,944	0 15	2,541 60
Crabes		....	....	18,000 00
Abelonis		....	....	600 00
Crevettes et salicoques		....	....	4,000 00
Caviar	liv.	2,780	0 30	834 00
Colle de poisson		....	....	750 00
Huile de poisson	galls.	61,500	....	24,600 00
Valeur du poisson consommé dans la province et non compris dans les chiffres ci-dessus		....	....	250,000 00
Total		....	....	4,183,999 00

E.—CAPITAL placé dans les pêcheries et le matériel de pêche de la Colombie-Britannique pour l'année 1896.

Matériaux.	Valeur.	Total.
	$	$
59 fabriques de conserves de saumon	20,000	1,180,000
12 fabriques d'huile		38,000
4 réfrigérants et glacière		30,000
6 stations de salaison		3,000
129 navires		266,415
3,718 bateaux		164,130
618,325 brasses de rets à mailler		464,400
10,340 do seines		15,800
Chalans et bateaux plats		19,591
Matériel pour la pêche du flétan et de l'esturgeon		15,912
		2,197,248
64 navires employés à la chasse aux phoques	379,980	
263 bateaux do do	26,300	
442 canots do do	11,050	
		417,330
Grand total		2,614,578

Pêcheurs employés à faire la pêche en bateaux, à saler le poisson et à le mettre en conserves	13.854
Pêcheurs employés à faire la pêche en navires	373
Matelots et chasseurs de la flotte de pêche au phoque (blancs)	809
do do (sauvages)	889
	15,925

ANNEXE N° II.

PISCICULTURE,

1897.

RAPPORT DU PROFESSEUR EDWARD E. PRINCE, COMMISSAIRE ET INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PÊCHERIES DU CANADA, POUR L'ANNÉE 1897.

A l'honorable sir LOUIS H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur ce qui s'est fait dans les piscifactures du ministère durant l'année 1897. Vous trouverez tous les détails voulus dans les rapports des directeurs des divers établissements piscicoles, et je me contenterai de dire que dans l'ensemble l'on a aussi bien réussi que par le passé. En parcourant le tableau qui se trouve à la page 244, vous verrez que le nombre des alevins de toutes espèces (saumon, poisson blanc, truite de lac et homard) a été très considérable, étant données les fluctuations qui surviennent inévitablement dans les opérations de cette nature. Il ne faut pas oublier que deux des piscifactures, pour des raisons spéciales, n'ont pas été en opération, tandis que certaines circonstances défavorables dans d'autres piscifactures ont empêché que l'on n'obtînt des résultats aussi satisfaisants que les années précédentes.

Dans toutes les opérations de pisciculture il faut s'attendre à ce que des fluctuations se produisent d'une année à l'autre. Ainsi, lorsque le temps est sec, il arrive très souvent que les poissons reproducteurs ne peuvent atteindre leurs frayères habituelles que très tard, et il est très difficile alors d'en prendre un grand nombre. La saison dernière, sur la rivière Fraser, on a craint de ne pouvoir obtenir un nombre suffisant d'œufs de saumon *sockeye*, vu que l'eau dans le creek Morris (rivière Harrison) était très basse. L'inspecteur pour la province fit rapport que le creek avait été réduit à une série d'étangs peu profonds avec des bancs de gravier, de sorte qu'il avait été impossible pour les poissons reproducteurs d'atteindre leurs frayères avant la fin d'octobre, alors que les pluies élevèrent l'eau à sa hauteur ordinaire. D'ordinaire, on peut obtenir facilement tous les œufs que l'on veut à la fin de septembre et au commencement d'octobre, mais lorsque les poissons arrivent très tard, la récolte des œufs devient une affaire hasardeuse et compliquée. En outre, les homards reproducteurs ne se rencontrent pas toujours en abondance sur la côte de l'Atlantique, et il arrive qeulquefois qu'on a beaucoup de difficulté à alimenter la homarderie de Bay-View. L'année dernière, les homards reproducteurs n'ont pas été aussi abondants que l'année précédente, bien que le nombre d'œufs obtenus (100,000,000) ait été amplement suffisant. Le directeur de la piscifacture de Bay-View disait dans son rapport que la glace et les tempêtes avaient empêché les pêcheurs de lever les trappes, et qu'il avait été impossible pour cette

raison de prendre autant de homards en vie qu'auparavant, mais, cette année, la rareté des homards reproducteurs est due à une cause qui n'est pas très apparente. Les homards paraissent avoir été très nombreux sur les fonds de pêche ordinaires, mais dans les endroits sur lesquels on compte principalement pour approvitionner la homarderie, les homards œuvés ont été très rares. La production des conserves a été plus forte qu'en 1896; cependant les homards œuvés ont été peu abondants durant toute la saison de 1897, et lorsque le temps prohibé a commencé il y avait moins de 100,000,000 d'œufs dans les auges d'incubation. C'est là sans doute un chiffre très considérable, mais il a été distribué à peu près 10 pour 100 d'alevins de moins qu'en 1896 et environ 45 pour 100 de moins qu'en 1894 et 1895.

La pêche des homards femelles se fait sans interruption d'une année à l'autre, et il est possible que pour cette raison leur nombre diminue dans une plus forte proportion que celui des mâles. Ce sont surtout les homards femelles qui se portent vers les eaux peu profondes qui longent le rivage, ces eaux étant plus chaudes qu'ailleurs. L'éclosion se produit plus facilement dans les eaux peu profondes qu'au large, et il n'y a pas de doute qu'un grand nombre de homards œuvés sont pris par les pêcheurs. Il est possible qu'une foule de femelles dont les œufs ne sont pas encore mûrs restent, comme les mâles, en eaux profondes pendant les mois de juin, de juillet et d'août, et comme les opérations de pêche sont aujourd'hui poursuivies sur une plus grande échelle et plus au large qu'autrefois, il y a lieu de croire qu'un nombre considérable de femelles, que l'on prend pour des mâles faute de les examiner avec soin, sont détruites tous les ans. Chose intéressante à remarquer, les homards ont fait leur apparition beaucoup plus tard que d'habitude dans le détroit de Northumberland (à la hauteur du comté de Pictou), et les alevins sont éclos dans les incubateurs de la homarderie à une date plus tardive que les années précédentes.

Comme le fait voir le tableau ci-après, les opérations de l'année ont été très satisfaisantes, et les résultats obtenus parlent beaucoup en faveur des directeurs des piscifactures dans les diverses provinces.

Le tableau comparatif qui suit indique les quantités d'alevins distribués ainsi que le nombre d'œufs expédiés à chaque établissement et transférés de l'un à l'autre :

Numéro.	Nom de la piscifacture.	Nombre d'alevins sortis de la piscifacture.	Nombre d'œufs incubés envoyés à d'autres piscifactures.	Nombre d'œufs incubés reçus d'autres piscifactures.	Espèces de poissons.
1	Rivière Fraser, C.-B.	5,928,000	84,000		Saumon sockeye.
2	Sydney, N.-E.	496,000		500,000	Saumon de l'Atlantique.
3	Bedford, N.-E.	1,450,000		300,000	do
	do				
	do	4,000,000		4,000,000	Poisson blanc.
4	Riv. Dunk, I.P.-E.		Pas en opération		
5	Riv. St-Jean, N.-B.	900,000			Saumon de l'Atlantique.
	do	455,000		500,000	Truite des grands lacs.
	do	2,800,000		3,000,000	Poisson blanc.
6	Miramichi, N.-B.	1,558,000	500,000	500,000	Saumon de l'Atlantique.
7	Ristigouche, Qué	2,100,000	750,000		do
8	Gaspé, Qué	1,100,000			do
9	Tadoussac, Qué	3,272,000			do
10	Magog, Qué	3,000,000		3,000,000	Poisson blanc.
	do	1,500,000		1,500,000	Truite des grands lacs.
11	Newcastle, Ont	1,500,000	2,500,000		do
	do	2,700,000			Poisson blanc.
12	Sandwich, Ont	72,000,000	15,000,000		do
13	Ottawa, Ont	2,920,000		3,000,000	do
	do	1,180,000		1,200,000	Truite des grands lacs.
14	Bay-View, N.-E.	90,000,000			Homard.
15	Selkirk, Man		Pas en opération		Poisson blanc.
	Totaux	198,859,000	18,834,000	17,500,000	

Je dois dire ici qu'à la piscifacture de Miramichi, l'on a obtenu, avec la coopération des autorités provinciales, 30,000 truites de ruisseau (*Salvelinus fontinalis*). La culture de la truite de ruisseau n'a jamais été faite sur une grande échelle dans les piscifactures de l'Etat, pour la raison que ce poisson a peu de valeur au point de vue commercial.

Le tableau qui suit fait voir le nombre total d'alevins de toutes espèces qui sont éclos dans les diverses piscifactures et qui ont été distribués depuis que chacun de ces établissements est en opération. Ce tableau couvre tout ce qui s'est fait pendant les 24 dernières années.

TABLEAU indiquant les endroits et les années où les diverses piscifactures ont y compris

	Année.	Ontario.			Québec.			
		Newcastle.	Sandwich.	Ottawa.	Magog.	Tadoussac.	Gaspé.	Ristigouche.
		Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.
1	1868-73..	1,070,000	....	....	....	....	....	....
2	1874....	350,000	....	....	....	....	....	100,000
3	1875....	650,000	....	....	....	60,000	110,000	600,000
4	1876....	700,000	8,000,000	....	....	150,000	50,000	300,000
5	1877....	1,300,000	8,000,000	....	....	1,180,000	1,051,000	600,000
6	1878....	2,605,000	20,000,000	......	....	707,000	650,000	1,015,000
7	1879....	2,602,700	12,000,000	....	....	1,250,000	1,597,000	1,470,000
8	1880....	1,923,000	13,500,000	....	....	1,155,000	730,000	1,500,000
9	1881....	3,300,000	16,000,000	....	200,000	334,000	500,000	740,000
10	1882....	4,841,000	44,000,000	....	975,000	660,000	530,000	1,400,000
11	1883....	6,053,000	72,000,000	....	250,000	995,000	520,000	300,000
12	1884....	8,800,000	37,000,000	....	100,000	985,000	859,000	940,000
13	1885....	5,700,000	68,000,000	....	300,000	720,000	290,000	660,000
14	1886....	6,451,000	57,000,000	....	1,400,000	1,627,000	576,000	1,380,000
15	1887....	5,130,000	56,500,000	....	675,000	900,000	630,000	1,500,000
16	1888....	8,076,000	56,000,000	....	3,475,000	850,000	800,000	1,720,000
17	1889....	5,846,500	21,000,000	....	2,800,000	1,600,000	450,000	1,280,000
18	1890....	7,736,000	52,000,000	5,733,000	2,875,000	1,700,000	806,000	2,396,000
19	1891....	7,807,500	75,000,000	7,043,000	3,050,000	1,300,000	1,000,000	1,750,000
20	1892....	4,823,500	44,500,000	4,909,000	2,400,000	624,000	965,000	1,240,000
21	1893....	9,835,000	68,000,000	6,208,000	3,600,000	2,060,000	910,000	883,000
22	1894....	6,000,000	47,000,000	4,480,000	2,035,000	1,975,000	850,000	1,080,000
23	1895....	6,000,000	73,000,000	3,210,000	3,350,000	2,060,000	675,000	2,885,000
24	1896....	5,200,000	61,000,000	3,950,000	3,400,000	2,500,000	300,000	1,250,000
25	1897....	4,200,000	72,000,000	4,100,000	4,500,000	3,272,000	1,100,000	2,100,000
	Totaux.	117,000,200	981,500,000	39,633,000	35,385,000	28,609,000	15,949,000	29,089,000

été établies, ainsi que le nombre d'alevins sortis de chacune d'elles, tous les ans, l'année 1897.

Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.			Ile du P.-E.	Colombie-Britannique.	Manitoba	Totaux.	
Miramichi.	Rivière St-Jean.	Bedford.	Sydney.	Homarderie de Bay-View.	Rivière Dunk.	Rivière Fraser.	Selkirk.		
Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	
...	...	...	...	...	...	...	...	1,070,000	1
60,000	...	...	...	...	...	...	...	510,000	2
150,000	...	...	...	...	...	...	...	1,570,000	3
60,000	...	395,000	...	...	...	...	...	9,655,000	4
320,000	...	1,000,000	...	...	...	...	...	13,451,000	5
665,000	...	1,400,000	...	...	...	...	...	27,042,000	6
1,025,000	...	1,740,000	...	...	...	...	...	21,684,100	7
805,000	170,600	730,000	...	...	500,000	...	...	21,013,700	8
770,000	50,000	680,000	...	...	375,000	...	...	22,949,000	9
640,000	588,000	850,000	315,000	...	1,060,000	...	...	55,805,500	10
925,000	72,600	800,000	659,000	...	1,210,000	...	...	83,784,600	11
795,000	811,000	1,000,000	853,000	...	1,000,000	...	...	53,143,000	12
900,000	155,000	670,000	772,000	...	1,100,000	1,800,000	...	81,067,000	13
945,000	2,181,000	960,000	1,179,000	...	400,000	2,625,000	...	76,724,000	14
900,000	2,479,000	4,230,000	1,415,000	...	500,000	4,414,000	...	79,273,000	15
1,290,000	4,142,000	4,390,000	1,559,000	...	...	5,807,000	...	88,109,000	16
850,000	3,570,000	3,850,000	2,034,500	...	...	4,419,000	...	47,699,000	17
1,022,000	3,492,000	3,860,000	1,953,000	...	...	6,640,000	...	90 213,000	18
1,503,000	3,165,000	2,550,000	1,000,000	7,000,000	...	3,603,800	...	115,771,800	19
1,310,000	2,378,000	2,620,000	690,000	63,500,000	...	6,000,000	...	135,959,500	20
975,000	3,299,000	3,180,000	...	153,600,000	...	5,764,000	...	258,314,000	21
1,010,000	4,096,000	3,805,000	288,000	160,000,000	...	7,800,000	14,500,000	254,919,000	22
1,200,000	4,060,000	3,815,000	195,000	168,200,000	...	6,390,000	19,000,000	294,040,000	23
1,430,000	4,068,000	4,225,000	243,500	100,000,000	...	10,393,000	4,500,000	202,959,500	24
1,558,000	4,155,000	5,450,000	496,000	90,000,000	...	5,928,000	...	198,859,000	25
21,108,000	42,912,200	52,200,000	13,652,000	742,300,000	6,145,000	71,583,800	38,000,000	2,235,586,200	

Les chiffres qui précèdent indiquent le nombre d'alevins qui sont éclos dans les piscifactures de l'Etat et qui ont été distribués ; mais en outre, tous les ans, des œufs sont transférés de certaines piscifactures à d'autres. La piscifacture de Bay-View, N.-E., est exclusivement consacrée à la propagation du homard.

J'ai eu occasion de faire remarquer dans un rapport antérieur qu'une plus rigoureuse surveillance avait été exercée relativement aux dépenses dans les diverses piscifactures. Dans ces quatre ou cinq dernières années les opérations piscicoles ont été poursuivies plus activement qu'auparavant ; cependant, grâce à la pratique d'une plus stricte économie, une épargne considérable a été effectuée. Mes efforts pour réduire les dépenses, tout en maintenant le service sur un pied efficace, ont été énergiquement secondés par les directeurs des piscifactures, et l'on pourra juger des résultats obtenus par les tableaux qui précèdent et par les rapports qui suivent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD E. PRINCE.

NEW-WESTMINSTER, 1er décembre 1897.

Au professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries pour le Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur ce qui s'est fait à la piscifacture de la rivière Fraser durant l'année 1897.

Le 7 janvier, 84,000 œufs embryonnaires de saumon (*O. nerka*) furent expédiés à Honolulu, îles Hawaï, sous les soins de M. Armstrong, de cet endroit. Après être arrivé à Honolulu, M. Armstrong m'écrivit que les œufs avaient atteint leur destination en assez bonne condition, mais qu'ils avaient tous péris avant d'être déposés dans les auges d'incubation. Ce résultat d'une expérience nouvelle et intéressante est très désappointant.

Pendant les mois de mars et d'avril, les jeunes saumons (*O. nerka*) ont été sortis de la piscifacture et distribués comme suit :—

8 mars, rivière Harrison	2,628,000
29 do lac Pit	568,533
7 avril, rivière Harrison	1,300,467
15 do do	1,431,000
	5,928,000

En tenant compte des œufs embryonnaires on arrive à un grand total de 6,012,000.

Le 27 septembre, j'envoyai M. Wm Roxburgh, contremaître, à Morris-Creek, rivière Harrison, pour prendre des saumons reproducteurs, et en extraire les œufs.

Le 3 octobre, je reçus à la piscifacture	1,186,000	œufs.
Le 5 d'octobre	988,000	"
" 10 "	704,000	"
" 13 "	1,296,000	"
" 15 "	1,152,000	"
" 18 "	1,136,000	"
Soit un total de	6,472,000	

Le 18, je me suis rendu à Morris-Creek, et il n'a plus été expédié d'œufs après cette date-là.

Les œufs sont en bonne condition et donneront d'excellents résultats.

Les bateaux ainsi que le matériel ont été mis en sûreté à la piscifacture, et les auges seront laqués afin d'empêcher qu'ils ne se rouillent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McNAB,

Inspecteur des pêcheries et directeur de la piscifacture de la rivière Fraser.

SYDNEY-NORD, C.-B., 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture de Sydney pour l'année 1897.

Le 24 mars dernier, je reçus de M. Sheasgreen, de la piscifacture de Miramichi, N.-B., 500,000 œufs de saumon en excellente condition. Ces œufs furent placés avec soin dans les auges et leur incubation réussit parfaitement. Le 4 de juin, je commençai à distribuer les alevins dans les principaux cours d'eaux du Cap-Breton. Une faible proportion seulement des œufs était mauvaise. Le tableau suivant indique les quantités d'alevins qui ont été déposés dans les rivières des divers comtés :—

Comté du Cap-Breton.

Rivière de la Truite, Mira	35,000
do de la Baie de l'Est	25,000
do des Fourches de Sydney	30,000
	90,000

Comté de Victoria.

Rivière du Nord, Sainte-Anne	50,000
do Clyburne, Ingonish	40,000
Rivière du Nord (baie d'Aspy)	90,000
Rivière du Milieu	20,000
	200,000

Comté d'Inverness.

Rivières Margaree	140,000
Rivière Dennis	30,000
	170,000

Comté de Richmond.

Rivière Tom, îles Rouges	36,000
Total	496,000

Nous nous sommes appliqués, mes assistants et moi, à déposer les alevins dans les endroits où ils seraient hors de l'atteinte des autres poissons. J'ai eu occasion de visiter les rivières du Milieu et Margaree à peu près 30 jours plus tard, et j'ai remarqué de vastes bancs de jeunes saumons pleins de vitalité. En peuplant les rivières ci-dessus mentionnées, j'ai tenu compte de l'état d'épuisement de certaines pêcheries, causé par ceux qui font la pêche avec des rets à mailler dans un but de commerce. Prenez par exemple la côte maritime adjacente et les eaux de la rivière Margaree soumises aux marées. Durant la saison de 1896, il a été pris 26,500 livres de saumon frais dans ces eaux par les pêcheurs à rets à mailler et exportées dans la glace. Cette saison-ci, les statistiques accuseront, je n'ai aucun doute, une pêche encore plus forte. Ainsi l'on voit qu'il est nécessaire non seulement de protéger les poissons reproducteurs au temps du frai alors qu'ils remontent les rivières, mais aussi de repeupler les cours d'eau avec des alevins.

Avant que la piscifacture que je dirige puisse être de nouveau mise en opération, il sera nécessaire d'y faire des réparations considérables.

J'ai déjà transmis au ministère un rapport spécial dans lequel j'indiquais combien coûteraient approximativement ces réparations. L'on m'a fait savoir que la piscifacture ne pourrait probablement pas être approvisionnée d'œufs pour la saison prochaine. Dans ce cas, les réparations ne sont pas urgentes.

Il est regrettable que nous ne puissions obtenir d'œufs de la piscifacture du Nouveau-Brunswick pour l'année prochaine. Les œufs reçus chaque année depuis 3 ans ont donné d'excellents résultats, et les rivières dans lesquelles les alevins incubés artificiellement ont été déposés fourmillent maintenant de jeunes saumons. L'industrie de la pêche du saumon prend de plus en plus d'importance dans cette île. Il y a aujourd'hui deux maisons qui achètent le saumon, le gèlent et l'expédient vers la fin de la saison dans les villes du Canada et des Etats-Unis. En outre, il y a plusieurs marchands qui exportent le saumon dans la glace durant la saison de pêche. On voit par là que cette branche de l'industrie de la pêche s'est beaucoup développée, et si l'on veut que les eaux restent poissonneuses, il faudra de toute nécessité continuer à peupler les rivières.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. C. BERTRAM,

Inspecteur des pêcheries.

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

BEDFORD, N.-E., 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur ce qui s'est fait à la piscifacture de saumon de Bedford pendant l'année 1897.

Dans le cours du mois de novembre 1896, j'ai reçu 1,300,000 œufs de saumon de l'étang de Carleton, N.-B.; le 24 avril dernier, il m'est arrivé de la piscifacture de Ristigouche 300,000 œufs embryonnaires de saumon; enfin le 24 avril dernier, il m'est parvenu de la piscifacture de Sandwich, Ont., 4,000,000 d'œufs de poisson blanc.

Tous ces œufs ont été reçus en excellente condition. Les alevins sont éclos de bonne heure et ont été déposés dans les rivières suivantes:—

Saumon.

Rivière des Neuf-Milles,		comté d'Halifax	20,000
do	Pennant,	do	60,000
do	de l'Elan,	comté d'Annapolis	180,000
do	d'Annapolis,	do	125,000
do	Millville,	do	125,000
do	Lahave,	comté de King	125,000
do	Gasparot,	do	125,000
do	de l'Ours,	comté de Digby	80,000
do	Stewiacke,	comté de Colchester	125,000
do	de l'Ouest,	comté de Pictou	125,000
do	de l'Est,	do	180,000
do	du Caribou,	do	60,000
do	Sackville,	comté de Westmorland, N.-B.	60,000
do	Gasparot,	do	60,000
		Total	1,450,000

Poisson blanc.

Lac de Sable,	comté d'Halifax	1,400,000
Lac Williams,	do	1,400,000
Lac du Paradis,	comté d'Annapolis	1,200,000
	Total	4,000,000

Je m'étais proposé de déposer des jeunes poissons blancs dans les lacs du Cap-Breton, Ainsley et lac à Law, mais je n'ai pu le faire parce que les chemins étaient impraticables et que les steamers ne circulaient plus lorsque les alevins ont été prêts à être distribués.

L'intérieur de la piscifacture a été peinturé, les murs ont été teintés, et le plafond a été blanchi à la chaux; diverses autres réparations ont été faites à l'édifice. La toiture a été réparée partout où c'était nécessaire, mais comme elle a été construite il y a 20 ans, il faudra sous peu la refaire à neuf.

Les bardeaux couvrant l'atelier et le magasin ont été renouvelés.

Il m'a fallu faire faire deux nouveaux auges d'incubation. Les auges pour les alevins ont été rapiécées avec du fer-blanc et enduites d'une couche de vernis, de sorte qu'ils pourront encore durer quelque temps, mais il sera nécessaire avant longtemps de les remplacer par d'autres.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

ALFRED OGDEN.

RAPIDE DES FEMMES, RIVIÈRE SAINT-JEAN,
PISCIFACTURE, N.-B., 1er décembre 1897.

Professeur EDWARD E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture que je dirige pour l'année 1897.

Comme je vous l'ai déjà dit, dans le cours de l'an dernier, des saumons reproducteurs ont été pris dans l'étang de Carleton, N.-B., et dépouillés de leurs œufs. Au mois de novembre dernier, il y avait dans les auges de cet établissement à peu près 1,100,000 œufs embryonnaires de saumon. Au mois de mars, j'ai reçu de Sandwich, N.-B., 3,000,000 d'œufs de poisson blanc et 500,000 œufs de truite saumonée. L'incubation de ces œufs a bien réussi, et les alevins ont été déposés dans les rivières et les lacs ci-après indiqués :—

ALEVINS DE POISSON BLANC.

Lac Harvy, comté d'York	320,000
do Chauve do	320,000
do George do	320,000
do Yohoe do	320,000
do Oromocto do	320,000
do Foster, comté de Charlotte	320,000
do Long, comté de Victoria	320,000
Etangs appartenant à des particuliers	240,000
	2,800,000

ALEVINS DE TRUITE SAUMONÉE.

Lac Latimore, comté de Saint-Jean	40,000
do de Blackall do	40,000
do de Dick comté de King	40,000
do Plaisant do	40,000
do de Buttler do	40,000
do de Smith do	40,000
do Magaguadavic, comté d'York	30,000
do de Dumphy do	30,000
do Shogomoc do	30,000
do Long, comté de Victoria	60,000
Lawrence, Mass., E.-U	15,000
Déposés dans les eaux près de la piscifacture	50,000
	455,000

ALEVINS DE SAUMON DE MER.

Rivière Tobique, comté de Victoria	100,000
do du Saumon do	130,000
do Saint-Jean do	350,000
do Sainte-Croix, comté de Charlotte	200,000
Lac de l'Epinette, Saint-Jean	80,000
Loch Alva, Queen	40,000

RÉCAPITULATION.

Alevins de poisson blanc distribués	2,800,000
do de truite saumonée do	455,000
do de saumon de mer do	900,000
Nombre total d'alevins distribués	4,155,000

Vous apprendrez sans doute avec plaisir que ces nombreux alevins ont été déposés dans les divers cours d'eau ci-haut mentionnés sans aucune perte appréciable, malgré la très longue distance qu'il a fallu parcourir.

AUGMENTATION DU NOMBRE DES POISSONS DANS NOS EAUX.

Tous s'accordent à dire (surtout les sportsmen) que la pisciculture a déterminé une sensible augmentation dans le nombre des poissons en nos rivières et nos lacs, mais il n'en est pas moins nécessaire de protéger les pêcheries, chose qui, sauf en ce qui concerne la rivière Tobique, a été quelque peu négligée dans ce comté.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHAS. M. McCLUSKEY,
Directeur.

PISCIFACTURE DE MIRAMICHI, ESK-SUD, N.-B., 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture de Miramichi pour l'année 1897.

Comme je vous le disais dans mon dernier rapport annuel, il a été placé dans les auges d'incubation de cette piscifacture, durant l'automne de 1896, 1,648,000 œufs de saumon indigène de la Miramichi. En outre, 280,000 œufs ont été transférés ici de l'étang de Carleton, Saint-Jean, par M. Alex. Mowatts, soit un total de 1,926,000 œufs qui se trouvaient dans la piscifacture à la date de mon dernier rapport.

Les 280,000 œufs de saumon de Saint-Jean, bien qu'ils semblassent être en bonne condition lorsqu'ils sont arrivés ici, ont tous péri au commencement de mars, c'est-à-dire vers l'époque où les embryons auraient dû commencer à donner des indices apparents de vie. Je suis d'opinion que cette perte est due aux secousses que les œufs ont reçues pendant le trajet entre la gare du chemin de fer et la piscifacture. Les chemins étaient très mauvais dans le temps, et d'après moi la chose doit être attribuée à cela.

Dans le cours du mois de mars, 500,000 œufs de saumon de la Miramichi ont été transférés en saine condition à la piscifacture de Sydney, Cap-Breton. Ils ont été plus tard remplacés par 500,000 œufs expédiés de la piscifacture de Ristigouche. Pendant la période d'incubation (indépendamment des œufs de saumon de Saint-

Jean ci-dessus mentionnés) il n'a été perdu que 90,000 œufs. Les alevins ont été distribués comme suit :—

	Alevins de saumon de la Miramichi.	Alevins de saumon de la Ristigouche.
Rivière Miramichi, nord-ouest................	360,000	350,000
Grande rivière Miramichi, sud-ouest........	150,000	50,000
Petite rivière Miramichi, sud-ouest	300,000	75,000
Rivière Sevogle..................	150,000	....
Rivière Renous	75,000	....
Ruisseau de Stewart	23,000	....
Totaux	1,058,000	500,000

Les alevins, qui étaient tous en parfaite condition, ont été déposés dans les endroits les plus propices. 300,000 alevins de saumon de la Ristigouche ont été placés dans les eaux de tête de la Miramichi nord-ouest, près des chutes.

Après que la distribution des alevins eût été terminée, l'on s'est mis à faire les réparations voulues. Les tuyaux d'alimentation, qui avaient été sérieusement endommagés par les fortes gelées de l'hiver précédent, ont été mis en bon état. Le grand chalan-toueur a été inspecté et réparé d'un bout à l'autre, et plusieurs petits chalans destinés à transporter les saumons reproducteurs des postes de pêche au vivier, ont été construits. Le vivier a été creusé et agrandi ; il peut maintenant contenir au moins 600 poissons. L'intérieur de la piscifacture a été nettoyé, et les auges ont été vernis.

PÊCHE DES POISSONS REPRODUCTEURS.

Dans le cours du mois de juillet, l'on me demanda de faire rapport sur la question de savoir si je pourrais, cette année, approvisionner d'œufs les piscifactures de Saint-Jean et de Sydney, vu que l'on ne pouvait compter sur l'étang de Carleton, et convaincu que la chose serait possible si un nombre suffisant de rets étaient tendus, je répondis dans l'affimative. Mais plus tard, je reçus instruction d'opérer avec le nombre ordinaire de rets et de prendre autant de poissons que possible. Je me mis aussitôt à l'œuvre. Deux rets fixes furent tendus—l'un sur la rivière Miramichi sud-ouest, et l'autre sur la Petite rivière Miramichi sud-ouest, et en outre, la pêche à la seine fut poursuivie sans interruption en amont des endroits où se trouvaient les rets fixes. Les opérations sur les deux rivières ont été couronnées de succès. Les premiers poissons ont été pris le 14 septembre. Le nombre total de poissons pêchés depuis cette date-là jusqu'au 28 octobre, époque où les rets ont été levés, a été de 455. Sur ce nombre, 305 ont été pris sur la rivière Miramichi, bras nord-ouest, et le reste sur la Petite rivière Miramichi, bras sud-ouest. Sous le rapport du sexe, l'on comptait 280 femelles et 175 mâles. Si le ministère nous avait autorisés à tendre des rets sur deux des autres branches de la Miramichi, il n'y a aucun doute que nous aurions pu obtenir deux fois plus de poissons.

CEUILLETTE DES ŒUFS.

Comme les poissons étaient sains et vigoureux lorsqu'on les a placés dans le vivier, il n'en est mort aucun. Les femelles étaient pour la plupart de forte taille et ont donné beaucoup d'œufs. La cueillette a commencé le 18 octobre et s'est continuée à divers intervalles jusqu'au 16 novembre. Le nombre total d'œufs obtenus a été de 2,020,000, soit une moyenne d'un peu plus de 7,200 œufs pour chaque poisson. C'est là le chiffre le plus élevé qui ait été atteint depuis que la piscifacture est en opération. Il est probable qu'on aurait pu obtenir autant d'œufs, l'année dernière, mais la chose n'a pas été jugée nécessaire, vu que toutes les autres piscifactures, à peu d'exceptions près, se trouvaient suffisamment approvisionnées, et d'un autre côté, dans la piscifacture à laquelle je suis préposé il n'y a pas de place pour plus de 1,500,000 œufs. En outre, les rets sont restés tendus, cette année, près de 2 semaines plus tard

que d'habitude, afin d'obtenir le plus grand nombre possible de poissons, de manière à nous permettre de pourvoir d'œufs la piscifacture de Saint-Jean. Conformément aux instructions que j'avais reçues, j'ai transféré sans retard 603,000 œufs à cette dernière piscifacture. Il y a donc à l'heure qu'il est 1,417,000 œufs dans l'établissement que je dirige.

Dans le cours du mois d'août, j'écrivis à M. D. G. Smith, commissaire provincial des pêcheries, pour lui demander s'il lui serait possible de me procurer quelques truites pour la reproduction. M. Smith fit placer 40 belles truites dans un enclos établi sur le cours d'eau qui alimente la piscifacture. Les truites en question furent prises dans la rivière Bartibogue au moyen d'une petite seine et transportées de là à la piscifacture, soit une distance d'environ 25 milles, dans les grands bidons dont on se sert pour distribuer les alevins de saumon. Malgré le long trajet parcouru, ces poissons étaient en excellente condition au moment où on leur a fait subir l'opération voulue. Il y avait 20 femelles et 15 mâles ; 30,000 œufs ont été cueillis, soit une moyenne de 1,200 pour chaque poisson. Les œufs ont été déposés dans la piscifacture immédiatement après avoir été enlevés des poissons, et jusqu'ici tout a bien été. Si cette expérience est continuée l'année prochaine, il faudra un enclos plus vaste. La chose peut se faire à peu de frais, attendu qu'il y a amplement d'espace pour cela dans le vivier où sont enfermés les saumons reproducteurs.

La piscifacture ainsi que tout le matériel sont en bon état, et les réparations à faire, l'année prochaine, n'exigeront qu'une faible dépense. Jusqu'ici les opérations ont été couronnées de succès, et il y a tout lieu de croire qu'il en sera de même à l'avenir.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ISAAC SHEASGREEN,
Directeur.

PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE, 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon 15e rapport annuel sur les opérations de la piscifacture de Ristigouche.

Trois millions d'œufs ont été déposés dans les auges de la piscifacture durant l'automne de 1896. Dans le cours du mois d'avril, 750,000 de ces œufs ont été transportés à l'état embryonnaire aux piscifactures de Bedford et de Miramichi. Les alevins ont été distribués dans la Ristigouche et ses tributaires comme suit:—

Kedgwick, à 70 milles de la piscifacture	250,000
Rivière du Repos (bras principal), entre la piscifacture et Kedgwick	800,000
Rivière Upsalquitch	490,000
" Métapédia	550,000
" Escuminac	10,000
	2,100,000

Nombre total d'œufs embryonnaires et d'alevins incubés dans la piscifacture durant l'année 1897, 2,850,000. Les pêcheurs, les gardiens et d'autres personnes m'ont dit qu'ils avaient vu une foule de jeunes poissons dans les endroits de la rivière où des alevins ont été déposés il y a quelque temps. Les saumoneaux (âgés de deux ans) n'ont jamais émigré en aussi grand nombre vers la mer que cette année. Le fait est que très souvent ils sont devenus une véritable nuisance pour les pêcheurs à la ligne.

La piscifacture a été réparée d'un bout à l'autre durant l'été dernier. Les baquets et les auges ont été nettoyés et revernis. Les auges qui s'étaient détériorées ont été remplacées par d'autres, et l'établissement a été mis en bon état pour la réception des œufs, cet automne.

RETS DE L'ÉTAT À LA TÊTE DE LA MARÉE.

La reconstruction du vivier a été commencée le 15 de mai, et bien que l'outillage ait été beaucoup endommagé par la glace, dès le 1er de juin le vivier était prêt à recevoir les poissons reproducteurs. Les deux rets de l'Etat ont été tendus aussitôt que la chose à pu se faire.

Suit un tableau indiquant le nombre de poissons pris et les dates ou les rets ont été levés et tendus. Les chiffres que contient ce tableau ont été pris dans mon journal et peuvent être considérés comme exacts.

Date.	Ile Murray. Rets de l'Etat.	Creek de Pitts. Rets de l'Etat.	Observations.
4 juin	....	....	Rets tendus p. la 1re f.
5 do	3	....	On ne prend jamais de poisson depuis le samedi soir jusqu'au mardi matin.
6 do	0	....	
7 do	0	....	
8 do	0	....	
9 do	7	....	
10 do	13	....	
11 do	7	....	
12 do	5	....	
13 do	0	....	Dimanche.
14 do	0	....	
15 do	15	....	
16 do	4	4	
17 do	15	5	
18 do	7	2	
19 do	8	5	Dimanche — pas de poisson avant mardi matin.
20 do	0	0	
21 do	0	0	
22 do	25	9	
23 do	8	8	
24 do	9	7	
25 do	7	9	
26 do	22	0	
27 do	0	0	Dimanche.
28 do	0	0	
29 do	27	4	
30 do	10	6	
1er juillet	9	5	
2 do	13	0	
3 do	14	5	
4 do	0	0	Dimanche.
5 do	0	0	
6 do	0	2	
7 do	19	0	
8 do	0	2	
9 do	6	0	
10 do	2	0	
11 do	0	0	Dimanche—rets levé
12 do	0	0	
13 do	7	0	
14 do	5	4	
15 do	0	0	
16 do	8	1	
17 do	3	1	
18 do	0	0	Dimanche.
19 do	0	0	
20 do	0	0	
21 do	0	0	
22 do	0	0	
23 do	3	0	
24 do	1	0	
25 do	0	0	Dimanche.
26 do	0	0	
27 do	2	0	
28 do	1	0	
29 do	0	0	
30 do	2	0	
31 do	2	0	
	289	78	
Total	....	....	Total... 367

Comme le fait voir le tableau qui précède, les rets ne sont pas tendus depuis le samedi soir jusqu'au lundi matin, et comme il ne se prend pas de poissons dans les rets à petites mailles le jour, il ne reste que cinq jours chaque semaine pour pêcher. Les rets sont levés tous les jours lorsqu'il s'y trouve des poissons. Comme d'habitude, quelques poissons ont été atteints de fongosités et sont morts. Dès qu'il est constaté qu'un poisson malade ne peut se rétablir on l'enlève du vivier. Dans les viviers d'eau salée pure le germe du fongus est tué dans sa première phase; mais à Ristigouche les poissons sont enfermés dans un étang d'eau entièrement douce.

Le 18 octobre on s'est mis à séparer les poissons, suivant leur sexe, et le 25 la cueillette des œufs a été commencée; 322 poissons ont subi l'opération voulue,—182 femelles et 140 mâles. Il a été cueilli 1,500,000 œufs. Un grand nombre de femelles étaient au-dessous de la taille ordinaire. Je dois dire qu'il y avait des saumons de 4 ans propageant leur espèce pour la première fois. Voilà pourquoi le nombre moyen d'œufs par femelle n'a pas été aussi considérable que d'habitude. Les œufs ont été transportés à la piscifacture par eau et déposés dans les auges en excellente condition. La cueillette des œufs a été continuée jusqu'au 1er novembre, et les reproducteurs ont été ensuite replacés dans la rivière en bonne condition.

CHOSES DONT ON A BESOIN.

L'établissement ainsi que tout le matériel sont en très bon état. Il faudra cependant faire de légères réparations l'année prochaine. Nous aurons besoin de quelques auges additionnels et de deux nouveaux bidons pour distribuer les alevins. Il est probable qu'il sera aussi nécessaire de poser un autre tuyau d'alimentation.

ÉTANG À LA TÊTE DE LA MARÉE.

Quelques rets additionnels, une couple de pontons de plus, un autre canot de pêche, et 300 pieux pour tendre les rets seront nécessaires pour les opérations du printemps prochain. Tout cela coûtera à peu près $100.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les journaux du Canada et des Etats-Unis ont prétendu que le saumon avait été peu abondant cette année dans la Ristigouche. Il n'en est pas moins vrai que la pêche a été bonne dans l'ensemble.

Ainsi, M. Frank Thompson et ceux qui l'accompagnaient ont pris 50 saumons dans l'espace de deux semaines; M. J. S. Kennedy et ses amis en ont pris 45 dans le ruisseau Brandy; MM. Mitchell et Ayer en ont pris 87: M. Ayer en a pris 12 dans l'espace d'une journée. Il a été pêché 70 saumons dans l'étang appartenant à M. Dawson. M. Leach et ceux qui se trouvaient avec lui ont pris sur la rivière Upsalquitch, dans l'espace de 2 semaines, 100 saumons, dont plusieurs pesaient 25 livres. Si l'on trouve des saumons de cette grosseur dans l'Upsalquitch, c'est grâce à la pisciculture. Je pourrais citer un grand nombre d'autres cas, mais cela suffit pour démontrer que le saumon abondait dans les rivières.

La pêche se fait sur une si grande échelle qu'il y a lieu de craindre pour l'avenir. Il arrive souvent que l'on rencontre 100 pêcheurs à la ligne dispersés sur la Ristigouche et ses tributaires—chacun d'eux bien décidé à prendre 8 poissons par jour,—limite fixée par le club. Les opérations se poursuivent même jusque dans les eaux de tête des rivières.

Des rets sont tendus sur un parcours de 200 milles le long de la côte. Aujourd'hui c'est à la pointe Verte, en dehors de l'embouchure de la baie des Chaleurs, que l'on prend généralement le plus de saumons de la Ristigouche. Il y a quelques années on ne voyait pas un seul rets dans ces parages. En outre, lorsque, comme l'année dernière, il y a beaucoup de bancs de glace, les chenaux naturels des rivières ainsi que les frayères sont bouleversés, et des millions de poissons d'un an ou de deux

ans sont écrasés. Enfin, la chose a été clairement démontrée—certains poissons et mêmes les phoques pourchassent les bancs de saumons et les forcent de modifier leur route. Cette année, les phoques ont suivi les saumons jusqu'à une distance de 40 milles en remontant la rivière, et très tard, l'été dernier, on les voyait tuer des saumons dans les étangs. Doit-on s'étonner après cela que la pêche manque de temps à autre ?

Et maintenant que la pêche à la ligne se fait sur une si grande échelle et que la valeur commerciale du saumon a atteint un si haut chiffre, il faut de toute nécessité prendre des mesures énergiques pour empêcher que les pêcheries ne s'épuisent ?

Les gardes-pêche fédéraux et provinciaux devraient s'entendre avec les gardiens des clubs sur les eaux intérieures de la Ristigouche, pour exercer une plus stricte surveillance et mettre fin au braconnage. Je crois que la production des alevins dans la piscifacture devrait être augmentée, car il n'y a aucun doute que dans les 10 dernières années la pisciculture a contribué plus que toute autre chose à maintenir la productivité des pêcheries de la Ristigouche et de ses tributaires. Je suis aussi d'avis que ce serait une politique sage d'encourager en tout temps la pêche de la truite et de l'anguille, vu que ces poissons détruisent beaucoup de saumons.

Si l'on n'adopte aucune des mesures que je viens de suggérer, et si la pêche à la ligne et au rets continue à se faire sans restrictions, il est tout probable que le nombre des saumons diminuera graduellement.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. MOWAT,
Directeur.

PISCIFACTURE DE GASPÉ, PROVINCE DE QUÉBEC,
BASSIN DE GASPÉ, 1er décembre 1897.

Professeur EDWARD E. PRINCE,
Commissaires des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture de Gaspé pour l'année 1897.

Les œufs sont restés en bonne condition pendant tout le temps de leur incubation. Il n'en a été perdu que 40,000 durant l'hiver.

DISTRIBUTION DES ALEVINS.

La distribution des alevins a commencé le 10 juin et s'est terminée le 13 juillet. Les alevins, qui étaient parfaitement sains, ont été déposés en différents endroits dans le haut de la rivière. Leur transport s'est effectué dans des canots, ce qui explique pourquoi l'on a pris plus de temps que d'habitude. Voici comment la distribution a été faite :—

Rivière Dartmouth	600,000
" York	200,000
" Saint-Jean	300,000
Total	1,100,000

OBSERVATIONS.

Diverses réparations ont été faites, et l'intérieur de l'établissement a été nettoyé.

Dans le cours de l'année, j'ai demandé au ministère de m'autoriser à acheter les accessoires voulus (le tout aurait coûté $69) pour pêcher des poissons reproducteurs, et l'on m'a donné instruction de ne pas tendre de rets à trappes comme par le passé pour prendre des reproducteurs, mais de faire venir des œufs des piscifactures de Ristigouche et de Miramichi. Or, comme je n'ai pas pu obtenir d'œufs de ces établissements, les opérations se trouvent forcément suspendues cet hiver.

Je recommande fortement qu'un emplacement pour la pêche au rets soit acheté près de l'embouchure de la rivière Dartmouth, afin que nous puissions prendre le nombre voulu de poissons reproducteurs le printemps prochain.

Je recommande aussi que les réparations dont la piscifacture a encore besoin soient faites durant l'hiver.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY DAVIS,
Directeur de la piscifacture de Gaspé.

TADOUSSAC, 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture de Tadoussac.

Un plus grand nombre d'œufs que jamais a été cueilli pour la piscifacture de Tadoussac pendant l'automne de 1896. Les alevins ont été distribués comme suit:—

Rivière Sainte-Marguerite	512,000
" Baude	560,000
" Chisholm	992,000
" A Mars	200,000
" Jacques-Cartier	150,000
" Murray	40,000
Lacs de Mowat	768,000
" de la piscifacture	50,000
Total	3,272,000

La plus grande partie des alevins de saumon a été transportée aux rivières par des charretiers, et le reste par les bateaux de la Compagnie du Richelieu. Il a été impossible de s'arranger, comme d'habitude, avec M. Sturton pour avoir l'usage de son remorqueur *Forest*. S'il n'a été déposé que peu d'alevins dans la rivière Murray, c'est parce que l'on m'a prévenu trop tard. Il est impossible de distribuer une grande quantité d'alevins dans le haut de la rivière Saguenay par les bateaux de la Compagnie du Richelieu. Nous perdons beaucoup de temps, et il nous faudrait un remorqueur, comme je l'ai expliqué au sous-ministre lors de sa visite au Saguenay l'été dernier.

La pêche des saumons reproducteurs a été faite, cette année uniquement sur la pêcherie de la Pointe-Rouge, mais il sera préférable d'opérer à l'avenir sur les deux pêcheries de l'Etat, afin d'obtenir un grand nombre de reproducteurs et d'être ainsi en mesure de fournir au besoin des œufs aux autres piscifactures. Il n'a été pris sur

la pêcherie de la Pointe-Rouge que 360 saumons—230 femelles et 130 mâles. Les 230 femelles ont donné 2,413,000 œufs, soit un peu plus de 10,000 chacune. La fraie s'est terminée le 13 novembre. Tous les saumons reproducteurs ont été remis dans les eaux en bonne condition. Au mois de septembre, conformément aux instructions que j'avais reçues du sous-ministre, je me suis rendu au lac Saint-Jean pour donner des conseils à M. Polette, qui venait d'être appelé à diriger une piscifacture appartenant à M. H. J. Beemer. L'emplacement de cette piscifacture a été bien choisi; l'établissement se trouve tout près d'un beau cours d'eau pure. En sus de ce cours d'eau, un grand fossé a été pratiqué pour conduire à la piscifacture l'eau froide des nombreuses sources situées dans les environs. J'ai eu occasion de visiter plusieurs magnifiques rivières, bien adaptées à l'élevage du saumon de mer, mais celle qui se trouve là est la plus favorable que j'aie jamais vue, les jeunes saumons ayant toutes les facilités pour atteindre l'eau salée par la grande décharge du lac Saint-Jean et la rivière Saguenay. M. H. J. Beemer a construit une piscifacture assez vaste, et il s'attend à recevoir une certaine quantité d'œufs de saumon. Je recommande qu'il lui en soit expédié un bon nombre tous les ans. Je considère qu'il n'y a pas de meilleur endroit pour l'élevage de notre saumon de mer. Notre piscifacture est en bon état et n'a pas besoin de réparations pour le moment. J'espère que l'on fera démolir l'ancienne piscifacture, l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. N. CATELLIER.

MAGOG, 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture de Magog pour l'année 1897.

Le 19 de mars, il a été reçu à la piscifacture 3,000,000 d'œufs de poisson blanc et 1,500,000 œufs de truite saumonée. L'incubation de ces œufs a parfaitement réussi. Les alevins ont été distribués comme suit:—

Truite saumonée.

Lac Massawippi, comté de Stanstead	225,000
Lac Mégantic, comté de Mégantic	120,000
Lac Orford, comtés de Brome et de Sherbrooke	250,000
Lac Brome, comté de Brome	100,000
Etang de Key, comté de Sherbrooke	125,000
Lac Magog, comtés de Brome et de Stanstead	675,000
Lac de l'Araignée, comté de Brome	5,000
Total	1,500,000

Poisson blanc.

Lac Massawippi, comté de Stanstead	400,000
Lac Mégantic, comté de Mégantic	200,000
Lac Orford, comtés de Brome et de Stanstead	500,000
Lac Brome, comté de Brome	250,000
Etang de Key, comté de Sherbrooke	250,000
Lac Magog, comtés de Brome et de Stanstead	1,400,000
Total	3,000,000

La distribution des alevins s'est continuée du 3 mai au 21 juin; comme les œufs et les alevins étaient en splendide condition, on n'a subi que peu de pertes.

L'eau dont cette piscifacture est approvisionnée est d'une parfaite pureté. Dans le cours de l'année, le ministère de la marine et des pêcheries m'a donné instructions d'expédier de 10,000 à 50,000 alevins de truite saumonnée au lac de l'Araignée, conformément à la demande qu'avait faite M. Lucien Huot. Mais j'ai été prévenu si tard que je n'ai pu envoyer à cet endroit que 5,000 alevins. J'ai reçu d'excellents rapports au sujet des alevins déposés dans le lac Magog. J'ai vu de grandes quantités de poissons blancs sur les frayères. Les réparations dont la piscifacture a besoin ont été indiquées au ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. FINLAYSON.

OTTAWA, ONT., 27 novembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture d'Ottawa pour l'année 1897.

Le 22 novembre 1896, j'ai reçu de la piscifacture de Newcastle, Ont., 1,200,000 œufs de truite saumonée, et au mois de mars 1897 il m'est arrivé de la piscifacture de Sandwich, Ont., 3,000,000 d'œufs de poisson blanc. Tous ces œufs étaient en excellente condition.

Les alevins sont éclos dans le cours des mois d'avril et de mai 1897 ; ils étaient vigoureux et sains.

La tâche de distribuer les alevins a été confiée à M. Andrew Halkett, et à M. J. D. Sutherland, tous deux employés dans le ministère des pêcheries. J'ai le plaisir de vous dire que la distribution s'est faite d'une manière très satisfaisante. Les alevins ont été déposés dans les cours d'eau suivants :—

Poisson blanc.

Baie de Missisquoi	480,000
Lac Clair et lac de la Carpe	400,000
Lac Patterson	320,000
Lacs nos 6 et 7, comté de Joliette, Qué	320,000
Lac du Pin	320,000
Lac Charleston	320,000
Lac de la Loutre	240,000
Petit Lac	240,000
Lac Clair	200,000
Lac du parc *Majors Hill*, Ottawa	80,000
Total	2,920,000

Truite saumonée.

Lac de Meache	110,000
Lac Sloats	100,000
Lac De Sable et lac à La Truite, Sainte-Agathe, Qué	90,000
Lac Mississipi	80,000
Lac de l'Achigan	60,000
Baie de Missisquoi	60,000
Lac Clair	60,000
" du Doré	60,000
" Rook	60,000
" du Pin	60,000
" de Patterson, Ont.	60,000
" n° 7, comté de Joliette, Qué	60,000
" de la Source et lac de la Fumée	60,000
Saint-Jovite, Qué	60,000
Lac Clair et lac de la Carpe	60,000
Saint-Maurice, Qué	50,000
Lac d'Allan	40,000
Lac McKay	50,000
Total	1,180,000

La piscifacture est en bon état. Comme les poissons ont frayé tard, cet automne, je n'ai pas jusqu'ici reçu autant d'œufs que d'habitude.

Le musée piscicole et la piscifacture ont été visités par plus de 22,000 personnes durant l'année. On est actuellement à réparer les aquariums.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN WALKER,
Directeur de la piscifacture d'Ottawa.

BEDFORD, N.-E., 1er décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la homarderie de Bay-View pour l'année 1897.

La pêche n'a commencé que vers le 15 de mai, et le premier envoi d'œufs est arrivé à la homarderie le 20, mais il en a été cueilli très peu avant le 2 juin, date où le stermer *Diamond* a été envoyé à l'île de Pictou pour récolter des œufs dans les divers établissements de conserves.

Les homards ont été très abondants, et la production des conserves dans quelques-uns des établissements a été plus considérable que l'année précédente, mais, chose qne je ne puis expliquer, les homards œuvés ont été rares durant tout le cours de la saison.

Le 8 juin, je me suis rendu à Canso, emportant avec moi un certain nombre de boîtes que j'avais fait construire durant l'hiver pour transporter les œufs à de grandes distances. Après avoir distribué ces boîtes parmi les fabriques de conserves, je suis revenu à la piscifacture.

Le 18, le *Diamond* est parti pour Canso, retournant le jour suivant avec 1,900,000 œufs en excellente condition ; une bien plus grande quantité d'œufs aurait été reçue si les trappes n'avaient pas été brisées par suite d'une tempête qui a éclaté dans ce temps-là.

La distribution des alevins a commencé le 26 juin et s'est terminée le 5 juillet ; 90,000,000 de jeunes homards ont été déposés çà et là en bonne condition.

Le printemps dernier, j'ai été autorisé par le ministère à faire construire un nouveau réservoir d'alimentation en dehors du bâtiment ; ce réservoir nous est d'une grande commodité.

La piscifacture est en bon état, mais il faudra renouveler quelques-uns des tuyaux de trop-plein, chose qui pourra se faire à peu de frais, et si le quai n'est pas endommagé par les glaces durant l'hiver, les travaux pourront être commencés de bonne heure au printemps.

La piscifacture est en opération depuis 7 ans, et l'on peut dès maintenant juger des résultats obtenus. Or, les fabricants de conserves et les pêcheurs s'accordent à dire que les distributions d'alevins qui ont été faites jusqu'ici ont eu pour effet d'augmenter considérablement le nombre des homards dans nos eaux.

Votre obéissant serviteur,

ALFRED OGDEN.

NEWCASTLE, 13 décembre 1897.

Professeur E. E. PRINCE,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur ce qui s'est fait à cette piscifacture durant l'année 1897.

Le tableau suivant fait voir le nombre d'alevins qui ont été déposés à chaque endroit :—

Poisson blanc.

Lac Ontario, à Hamilton	300,000
do Toronto	300,000
do Cobourg	300,000
do Newcastle	300,000
Baie de Quinté, Picton	300,000
do Belleville	300,000
Lac Simcoe, Barrie	300,000
Lac Couchiching, Orillia	300,000
Etang à Elmvale	300,000
	2,700,000

Truite saumonée.

Baie Georgienne, Collingwood	100,000
do do Wiarton	200,000
Lac Simcoe, Barrie	100,000
do Couchiching, Orillia	100,000
do Ontario, Hamilton	100,000
do do Toronto	100,000
do do Cobourg	100,000
do do Picton	100,000
do do Kingston	100,000
do do Newcastle	175,000
Baie de Quinté, Belleville	100,000
Lac Huron, Southampton	100,000
Etang dans le comté de Lambton	25,000
Lacs dans le district de Hastings-nord	100,000
	1,500,000

TABLEAU indiquant le nombre total d'alevins et d'œufs embryonnaires sortis de cette piscifacture durant le printemps de 1897 :—

Alevins de poisson blanc	2,700,000
Truite saumonée	1,500,000
Œufs embryonnaires expédiés à Magog	2,000,000
do do Saint-Jean	500,000
Total	6,700,000

Les alevins qui ont été déposés dans les différents cours d'eau étaient tous en très bonne condition.

Le 15 septembre, conformément aux instructions que j'avais reçues du ministère, je me rendis avec deux aides au Saut-Sainte-Marie dans le but de recueillir des œufs de truite saumonée pour cette piscifacture-ci et les autres établissement piscicoles. Je constatai que la pêche se faisait exclusivement dans le haut du lac, à environ 130 milles du Saut-Saint-Marie. Nous arrivâmes à notre destination daus la matinée du 20, après avoir perdu trois jours à attendre le remorqueur. Les poissons étaient rares. Ils commençaient justement à frayer. Je postai les hommes à différents endroits, mais jusqu'au 20 de novembre nous ne réussîmes à récolter qu'environ 1,500,000 œufs. Comme les poissons se faisaient de plus en plus rares, je jugeai qu'il serait impossible de recueillir un nombre suffisant d'œufs. Je demandai immédiatement au ministère la permission d'acheter un rets à chambres et de le tendre à Wiarton. Un rets fut tendu le 3 novembre et la pêche fut poursuivie jusqu'au 2 décembre ; nous parvînmes à obtenir 2,350,000 œufs.

Je dois vous dire que sur les 1,500,000 œufs recueillis sur le lac Supérieur, la moitié au moins a péri avant mon retour. Il y a deux raisons pour expliquer cela. D'abord, les poissons avaient été pris avec des rets à mailler ; or, les poissons que l'on prend ainsi ne sont pas aussi bons pour la reproduction que ceux que l'on pêche au moyen de rets à chambres. En second lieu, l'eau est très froide dans le lac Supérieur, et la transposition des œufs d'une eau froide dans une eau plus tempérée produit nécessairement un mauvais effet sur eux. C'est ainsi que les préposés à la piscifacture des Etats-Unis ont perdu leurs deux premiers envois d'œufs.

Comme les poissons frayent tard à Wiarton, je me permettrai de conseiller au ministère d'acheter un autre rets à chambres, qui serait tendu avec celui que nous avons actuellement près de Wiarton ou dans les environs. Ce serait là, je crois, le moyen le plus économique de recueillir des œufs.

Il y a actuellement dans cette piscifacture-ci 3,100,000 œufs de truite saumonée, tous en bonne condition.

Le plancher de la salle d'incubation a besoin d'être renouvelé, et il faudrait remplacer quelques-uns des auges d'incubation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN KENEFICK.

Sandwich, 14 décembre 1897.

Au professeur E. E. Prince,
Commissaire des pêcheries,

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la piscifacture de Sandwich pour l'année 1897.

A la date de mon dernier rapport, la piscifacture contenait 95,000,000 d'œufs de poisson blanc, desquels nous avons obtenu 87,000,000 d'alevins et d'œufs embryonnaires, qui ont été distribués comme suit :—

ŒUFS EMBRYONNAIRES.

Ottawa, Ont	3,000,000
Newcastle, Ont	3,000,000
Magog, Qué	3,000,000
Bedford, N.-E	3,000,000
Saint-Jean, N.-B	3 000,000
Total	15,000,000

ALEVINS.

Pointe Edouard, lac Huron	3,000,000
Baie de Mitchell, lac Saint-Clair	3,000,000
Ile des Pêches, " "	3,000,000
Belle Isle, rivière Détroit	3,000,000
Ile de la Bataille, rivière Détroit	5,000,000
Dans la baie en aval de l'île de la Bataille	4,000,000
Ile de Pierre, rivière Détroit	4,000,000
Ile du Bois-Blanc, rivière Détroit	6,000,000
Dans le lac en aval de l'île du Bois-Blanc	5,000,000
Baie des Pigeons, lac Erié	3,000,000
Pointe de la Barre, "	3,000,000
Colchester, "	3,000,000
Kingsville, "	1,000,000
Leamington, "	1,000,000
Rondeau, "	1,000,000
Port-Stanley, "	1,000,000
Hamilton, lac Ontario	1,000,000
Niagara, "	1,000,000
Toronto, "	1,000,000
Dans la rivière près de la piscifacture	20,000,000
Total	72,000,000

Ces alevins étaient tous en bon état lorsqu'ils ont été déposés aux endroits ci-haut mentionnés.

Cet automne, nous avons dans la piscifacture 95,000,000 d'œufs de poisson blanc, qui sont en excellente condition.

Il a été pris, cet automne, 9,476 poissons, dont on a disposé comme suit:—

Remis en liberté	6,376
Vendus	2,860
Salés	120
Perdus	100
Hôtel-Dieu (Hôpital)	20
Total	9,476

Comme le font voir les chiffres ci-dessus, il a été pris moins de poissons que l'automne dernier. Nous n'en avons pas eu besoin d'autant que par le passé, attendu que tous ceux que nous avons pêchés étaient sur le point de frayer lorsqu'ils ont été pris. La pêche était très bonne lorsque nous avons terminé les opérations.

Les poissons sont arrivés très tard dans la rivière. Les premiers œufs ont été apportés dans l'établissement le 22 novembre, à peu près trois semaines plus tard que dans ces dernières années. Les quais ont été réparés et sont maintenant en bon état; je crois qu'ils pourront durer encore 3 ans et que leur entretien coûtera peu de chose. Cet automne, j'ai fait placer les cabanes sur les quais par les gardiens des phares de l'île Grassy, de Mamajuda et de l'île de la Bataille. J'en ai agi ainsi afin de diminuer les dépenses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Wm PARKER,

Directeur.

ANNEXE 1.

RAPPORT DE L'EXPERT DU MINISTÈRE SUR L'OSTRÉICULTURE, 1897.

OTTAWA, 31 décembre 1897.

L'honorable sir LOUIS DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'ostréiculture pour l'année 1897. Lors de l'ouverture de la navigation, je suis parti d'Ottawa pour me rendre à Charlottetown, I.P.-E., où je me suis embarqué à bord d'un petit steamer pour aller examiner les diverses huîtrières.

Huîtrières de Shediac.

J'ai constaté que ces huîtrières étaient nettes et exemptes d'herbes à anguilles. Partout où les herbes ont été complètement déracinées l'on n'en voit plus du tout.

Les huîtres croissent d'une manière très satisfaisante. Sur le banc n° 1, qui a été le premier planté, les huîtres se sont rapidement développées ; elles sont maintenant en bonne condition et assez grosses pour être pêchées. De 150 à 300 huîtres peuvent être prises d'un seul coup de drague. Les huîtres ainsi que le fond sont nets, et l'on rencontre une foule de jeunes huîtres de diverses grosseurs. Plusieurs huîtres, mesurant de 3¼ à 3¾ pouces, ont été détachées des pierres qui avaient servi à enfoncer les fascines. On trouve aussi du naissain adhérant aux huîtres, aux bâtons, aux pierres et aux écailles. Les huîtres sont toutes d'excellente qualité et en saine condition.

Sur le banc n° 3 les huîtres ne sont pas tout à fait aussi grosses, mais elles sont bien développées et en bonne condition ; la plupart de ces huîtres ont été transplantées de la baie de Richmond, I.P.-E. On rencontre de jeunes huîtres en assez grandes quantités. Ce lit est net, et les huîtres paraissent très saines.

Sur le banc n° 2 les huîtres sont plus petites et moins nombreuses. Voici comment j'explique cela : la réserve se trouvant tout près de la frontière méridionale, il est tout probable que des huîtres ont été prises sur ce banc par des maraudeurs durant la nuit. Une fois mon inspection terminée, plusieurs habitants de la localité m'ont déclaré qu'il se faisait beaucoup de maraudage sur tous les bancs. J'ai demandé à tous ceux qui m'avaient informé de la chose de me fournir des preuves, afin que les coupables pussent être poursuivis et punis. Mais l'on n'a pas jugé à propos de se rendre à ma demande.

J'ai aussi examiné quelques-uns des bancs non cultivés. Ces bancs sont à se couvrir graduellement de sédiments et d'herbes à anguilles, qui finiront par les détruire. Les herbes à anguilles croissent durant tout l'été, et forment des dépôts sédimentaires sur les huîtrières. A l'approche de l'hiver, elles meurent et se répandent ou se décomposent sur les bancs, ou sont emportées vers le rivage par le vent et la marée. Cependant l'on rencontre dans ces parages des huîtres de toutes grosseurs ; je n'ai pas dragué une seule réserve non cultivée sans y trouver des huîtres.

Des pêcheurs m'ont dit que l'on rencontrait souvent des huîtres à diverses distances de la réserve. Il n'y a pas de doute qu'une certaine quantité de frai est entraînée loin de l'endroit où se trouve les femelles, et c'est ce qui explique la chose. L'année dernière, j'ai trouvé moi-même des huîtres en dehors de la réserve.

BAIE DU VIN.

L'année dernière, j'avais reçu instructions d'examiner cette réserve; par suite de l'époque avancée de la saison, je n'ai pu le faire alors, mais j'y ai donné mon attention cette année.

Des huîtres se rencontrent sur les rives de la baie dans une profondeur d'eau variant entre 5 et 15 pieds. On en trouve sur les côtés ouest, sud et est de l'île de la Baie-du-Vin, et tout autour de l'île des Œufs; il y a plusieurs bancs au large jusque près de l'île des Renards. Cela forme la rive nord de la baie. La rive sud de la baie, où des huîtres se rencontrent également, commence au village des Français, à l'extrémité orientale, et s'étend vers l'ouest jusqu'à la pointe au Quart, y compris la rivière du Vin et la rivière Noire.

Les huîtres paraissent être dispersées sur une vaste superficie. Comme l'eau s'approfondit très graduellement, le fond en plusieurs endroits est formé de sable fin avec quelques coquillages çà et là. On trouve des huîtres et du naissain en assez grandes quantités. Les huîtres que j'ai prises lors de mon inspection étaient pour la plupart petites; c'est un bon signe, car cela montre que les petites huîtres sont là pour remplacer les grosses, à mesure que celles-ci sont pêchées. Dès que l'on dépasse la profondeur de 15 pieds, on rencontre de la vase molle, qui se creuse graduellement de chaque côté de la baie, formant un large chenal entre la terre ferme et les îles.

Les huîtres qui sont prises en eaux profondes sont meilleures que celles que l'on pêche sur les bas-fonds, ces dernières croissant plus rapidement.

Il y a quelques huitrières composées de coquillages; ces huîtrières sont entièrement recouvertes de moules, et les huîtres qu'on y rencontre sont de qualité inférieure. Des algues et des herbes à anguilles croissent en grandes quantités sur les bas-fonds, mais on y trouve des huîtres çà et là. On en trouve aussi du côté nord de l'île des Œufs, où se rencontrent de vastes bancs composées de sable, de pierres, de coquillages et d'herbes à anguilles; tout dernièrement de grandes quantités d'huîtres ont été pêchées à la main dans ces parages.

A l'ouest de l'île de la Baie-du-Vin, sur la rive sud, jusqu'à la pointe au Quart, le fond, qui est composé de grosses pierres et de rochers, est plus raboteux. Aussi, se fait-il peu de pêche ici. De très bonnes huîtres ont été trouvées autour des rives dans une profondeur d'eau variant entre 9 et 13 pieds.

Sur la rivière du Vin (récemment occupée par M. Hatton, de Montréal) j'ai rencontré de grandes quantités de jeunes huîtres croissant dans le chenal jusque près du pont, en remontant. En amont du pont, le sol est composé de vase dure ou de sable avec de l'écorce, des copeaux et des troncs d'arbres couvrant le fond; je n'ai pas trouvé d'huîtres vivantes dans ces parages, mais j'ai aperçu des coquillages çà et là. Un des employés de M. Hatton, qui m'accompagnait, m'a indiqué les divers endroits où des expériences avaient été faites. Je suis porté à croire que le fond du lit n'avait pas reçu une quantité suffisante de frai lorsque les huîtres y ont été déposées. En aval du pont, le sol est plus net, le fond étant composé de coquillages et de sable mouvant.

Dans la rivière Noire les huîtres croissent rapidement; leurs écailles sont minces; elles sont longues et de qualité inférieure. De grandes quantités de vase molle se rencontrent ici, et le lit de la rivière a été tout bouleversé par ceux qui ont creusé pour obtenir de la vase. Très peu de creusage paraît avoir été fait dans les autres parties de la rivière.

Cette réserve a besoin de protection; les habitants de la localité se rendent parfaitement compte de la situation, mais ils veulent qu'on s'arrange de manière à ce qu'ils ne soient pas empêchées de pêcher pendant la saison de pêche. La meilleure chose à faire serait de diviser la réserve en deux sections, en prenant le chenal comme ligne de division. La pêche se ferait sur la rive sud la première année, et sur la rive nord l'année suivante. Je recommande que des mesures soient prises immédiatement dans ce sens.

Des goélettes étrangères viennent, paraît-il, pêcher sur ces bancs avec des équipages de 8 à 10 hommes et prennent de grandes quantités d'huîtres de toutes grosseurs.

Je recommande fortement qu'il soit donné instruction au garde-pêche du district de visiter ces goélettes tous les jours et d'examiner les huîtres qui sont pêchées. L'équipage de chaque goélette où seraient trouvées des huîtres au-dessous du minimum de taille prescrit par les règlements devrait être condamné à l'amende et les cargaisons saisies. Il faudrait réprimer tout de suite cet abus, car non seulement cela compromet la production future des bancs, mais de plus le public est trompé, attendu que les petites huîtres sont vendues comme caraquettes, sans parler du préjudice que souffrent ainsi les pêcheurs honnêtes qui remettent les petites huîtres dans l'eau.

TRACADIE, N.-E.

Une fois mon inspection des huîtrières de la baie du Vin terminée, je me suis rendu à Tracadie, N.-E., pour examiner les endroits qui avaient déjà été nettoyés et plantés par ordre du ministère. J'ai constaté que les bancs étaient nets et que très peu de sédiment s'y était déposé. Il n'y avait qu'une faible quantité d'herbes à anguilles. J'ai remarqué que quelques huîtres étaient mortes ; cela peut être attribué au temps chaud qu'il faisait lorsque quelques-unes des huîtres ont été plantées l'année dernière, à la casse pendant le transport, etc. Les huîtres paraissent être saines et se sont sensiblement développées. Je ne puis pas dire que j'ai vu d'huîtres du frai de l'année dernière, mais en examinant quelques-unes de celles qu'il y avait là j'ai constaté qu'elles étaient pleines d'œufs murs.

J'ai aussi visité le Bras Ouest, et j'ai remarqué que les huîtres y étaient très rares par suite de la pêche excessive qui a été faite par le passé. Ces huîtres étaient aussi pleines de frai. Le printemps dernier, le temps a été très froid et humide, ce qui a sans doute empêché les huîtres de frayer comme elles l'auraient fait dans des conditions normales. Lorsque j'ai examiné les huîtres ici, il faisait très chaud. Les bancs sont maintenant nets, exempts d'algues et de sédiments, et tout indique que nous obtiendrons de bons résultats.

LACS DU BRAS-D'OR.

Après avoir inspecté les bancs d'huîtres de Tracadie, je me suis dirigé vers les lacs du Bras-d'Or, C.-B., et j'ai examiné les huîtrières que renferment la rivière Dennis, l'anse des Phoques, les baies de Malagawatch et d'Orangedale, les eaux en dedans et en dehors de Little-Crossing, le havre de McKinnon et les rives autour des îles et des anses situées dans les baies et les rivières en question.

Des huîtres se rencontrent en faibles quantités dans tous ces endroits, le long des rives, dans une profondeur de 18 pouces à 10 ou 11 pieds d'eau. Il n'y a pas de bancs à proprement parler. A mesure que le frai se dépose sur le fond, il est détruit en grande partie par les algues et les herbes à anguilles. Ces herbes forment des dépôts sédimentaires sur le fond, et dans la plupart des endroits la marée est trop faible pour emporter les matières qui sont accumulées sur le fond par les rivières et les autres cours d'eau. La composition du sol varie, mais l'on voit des herbes à anguilles presque partout. Les huîtres que l'on pêche dans ces parages sont assez grosses et ont une saveur délicate. Il se prend très peu d'huîtres au delà d'une profondeur où le fond ne peut être vu. L'eau est claire, en général, et le fond est facilement visible à une profondeur de 6 ou 8 pieds de la surface. On se sert ordinairement pour pêcher de râteaux avec des dents de 6 à 8 pouces de long, afin de pouvoir pénétrer dans les herbes à anguilles et dans la vase. Un appareil appelé puisette est aussi employé. Cet appareil consiste en une bande de fer circulaire ou oblongue d'environ 8 pouces de diamètre, à laquelle est assujetti un rets fait en fil métallique ou en corde ; ce rets est fixé à une perche de 10 ou 12 pieds de longueur, qui sert de manche. Quelquefois, lorsqu'il vente et qu'il est difficile de voir le fond, les pêcheurs répandent de l'huile sur les eaux afin d'avoir une vue plus nette des huîtres.

Dans la rivière Dennis, les huîtres croissent très rapidement ; elles s'attachent aux troncs d'arbres et aux souches qui se trouvent sur le fond. Les huîtres sont

bien formées, pleines et nettes, mais elles ont peu de valeur au point de vue commercial, vu que les écailles sont très molles et que l'eau est douce ou légèrement saumâtre. Le lit de la rivière est vaseux et en quelques endroits sableux. Je n'ai pas trouvé d'huîtres ailleurs que sur les troncs d'arbres et les branches submergées, dont la rivière est pleine. Les huîtres se tiennent dans 3 à 8 ou 9 pieds d'eau.

La pointe de Pierre, qui sépare la baie de Malgalawatch de la baie d'Orangedale, est un vaste banc situé du côté sud. Ce fond est net grâce à la forte marée qui se fait sentir dans ces parages. J'ai vu ici de grandes quantités de petites huîtres. La rareté des grosses huîtres est sans doute due à ce qu'on les prend aussitôt qu'elles se sont suffisamment développées. De plus, le peu de profondeur et la pureté de l'eau facilitent la pêche.

Les rives sont couvertes d'herbes à anguilles, mais il y a çà et là des endroits nets où se rencontrent des huîtres.

Je n'ai pas trouvé d'huîtres au delà d'une profondeur de 11 pieds d'eau. Le fond consiste en vase ferme et en argile. Les moules abondent ici.

Une chose que j'ai particulièrement remarquée au cours de mon examen, c'est la grande quantité de frai d'huîtres qui s'était attaché aux herbes à anguilles. Lorsque j'ai aperçu ce frai pour la première fois, il n'était pas plus gros que la tête d'une épingle, et on ne pouvait le distinguer qu'à l'aide d'une loupe. Il s'est rapidement, développé grâce au peu de profondeur de l'eau et à sa température chaude. Avant mon départ, les jeunes huîtres étaient devenues si pesantes qu'elles avaient entraîné les herbes à anguilles au fond, où elles gisaient parmi les matières mortes et les sédiments, la plus grande partie d'entre elles étant sur le point de mourir par suite de la saleté du lit.

De grandes quantités de jeunes huîtres pourraient être sauvées si l'on en prenait soin jusqu'à ce qu'elles eussent atteint un développement suffisant pour être laissées à elles-mêmes.

J'ai aussi découvert du frai d'huître adhérant aux branches et aux brindilles des arbres suspendues sur les bords des rivières et des criques, ainsi qu'aux piquets qu'on avait fixés dans l'eau pour y attacher des bateaux ou des rets. L'eau dans les criques était chaude, et le frai s'est rapidement développé.

A Wycocomagh, les réserves sont semblables à celles de Malagawatch et d'Orangedale.

CARLETON, COMTÉ DE BONAVENTURE.

A Carleton, la réserve a une superficie d'environ 471 acres, et consiste surtout en bas-fonds où la profondeur de l'eau varie entre 18 pouces et 5 ou 6 pieds, avec un reflux et reflux d'à peu près 6 pieds à l'époque des grandes marées.

Cette réserve est sous le contrôle d'une compagnie de Québec, qui est actuellement à l'améliorer pour y cultiver des huîtres. L'entrée de la réserve n'a qu'environ 200 pieds de large. On est à établir un barrage avec 5 vannes ; ce barrage, qui aura 230 pieds de longueur, sera construit en grosses pièces de bois et entouré de pilotis jointifs. Chaque contrefort aura 17 pieds de large dans sa partie la plus étroite ; il y aura des culées entre chacune des vannes, ce qui donnera à peu près 34 pieds dans la partie la plus large. Les vannes seront espacées de 35 pieds. De grandes quantités de roches et de pierres seront déposées à l'intérieur de la construction, qui sera ensuite remplie de cailloux et de gravier, ce qui la rendra solide et parfaitement étanche. En dehors et en dedans du barrage, on placera des roches et des pierres pour empêcher la construction de s'affouiller et pour renforcer les fondations. Cet ouvrage promet d'être très solide.

Le but que la compagnie se propose en construisant ce barrage est de tirer tout le parti possible de la réserve qu'elle a sous son contrôle. Lorsqu'on voudra nettoyer le fond de pêche, on pourra tenir l'eau à un bas niveau, ce qui facilitera beaucoup les opérations. D'un autre côté, durant l'hiver, l'eau pourra être retenue à l'intérieur de l'enclos, de sorte qu'une fois la glace formée les huîtres se trouveront protégées contre la gelée, pourvu qu'il y ait de l'eau entre le fond et la glace.

En outre, pendant le frai, la réserve pourra être continuellement pourvue d'eau de mer, ce qui permettra d'obtenir et de sauver une quantité considérable de frai.

Le fond de la réserve se compose de gravier net, de sable, de vase ferme et de bancs de moules. Partout où le fond est mou il croît de grandes quantités d'herbes à anguilles. C'est à l'extrémité orientale que le fond est le plus mou ; la raison en est que le courant est moins fort là qu'ailleurs.

L'eau est très nette, très claire et pas trop salée. Il y a deux petits cours d'eau qui se jettent dans la réserve. Je considère que ces cours d'eau, loin de nuire aux huîtres, leur seront au contraire bienfaisants.

RIVIÈRE DU NORD, CHARLOTTETOWN, I.P.-E.

L'automne dernier, à la suite de mon inspection des bancs d'huîtres de la rivière du Nord, il fut décidé que l'on permettrait aux pêcheurs munis de permis d'y pêcher pendant un court espace de temps. Le fait d'avoir réservé les huîtrières situées dans ces parages a produit de bons résultats ; les huîtres ont cru et se sont accumulées. Il y a trois ou quatre ans, lorsque le public avait libre accès à ces huîtrières, un homme pouvait à peine prendre un boisseau d'huîtres en une journée ; l'automne dernier, la pêche de la première journée s'est chiffrée par 500 barils ; et pendant les 3 semaines que la réserve est restée ouverte au public, on calcule qu'il a été pris de 1,800 à 2,000 barils d'huîtres. J'ai de nouveau examiné les bancs, et j'ai constaté qu'ils étaient en excellente condition. J'ai vu un grand nombre de jeunes huîtres dispersées çà et là sur le lit de la rivière. J'ai tout lieu de croire qu'il y aura encore une bonne récolte plus tard. Il a été décidé de ne pas permettre la pêche cette année, vu que la plupart des huîtres étaient petites. Si on leur donne le temps voulu, les huîtres atteindront leur plein développement, et les pêcheurs pourront alors faire une bonne pêche. Je suis convaincu que si d'autres huîtrières étaient réservées de la même manière, ce serait tout à l'avantage des pêcheurs en général, car il n'y a pas à se cacher le fait que la pêche des huîtres se fait sur une trop grande échelle dans les diverses provinces.

BAIE DE BÉDÈQUE.

Les huîtrières que renferme cette baie sont, je regrette de le dire, dans une condition qui laisse à désirer.

La partie de la baie avoisinant la crique de Wilmot, du côté nord, est tout à fait impropre à la culture des huîtres, attendu que le lit a été tout bouleversé par ceux qui ont creusé pour obtenir de la vase. En quelques endroits le fond est net et exempt d'herbes à anguilles, mais des tranchées se rencontrent partout. L'automne dernier il a été pris dans ces parages un peu plus d'huîtres que par le passé. J'ai vu 3 ou 4 bateaux qui opéraient là et qui prenaient de 2 à 4 paniers d'huîtres ($6\frac{1}{2}$ paniers = 1 baril) par jour en moyenne. En dedans de cette réserve l'eau est trop peu profonde pour qu'on puisse y planter des huîtres.

Au large de la pointe des Huîtres, du côté sud de la baie, il y a un vaste bas-fond couvert d'herbes à anguilles, et en dessous des sédiments des écailles d'huîtres se rencontrent, mais à eau basse, à l'époque des grandes marées, le bas-fond en question devient presque complètement à sec, de sorte qu'il faut renoncer à élever des huîtres à cet endroit.

L'autre partie de la baie et de la rivière a été trop excavée pour que l'on songe à y faire de l'ostréiculture.

Dans ces parages, le fond est aujourd'hui tellement sillonné de tranchées que je n'ai pu trouver un endroit assez étendu pour permettre d'y établir une réserve. Je n'ai pas jugé nécessaire de visiter la baie de Richmond, cette année, attendu que dans mon rapport de l'année dernière je parle au long des huîtrières que renferme cette baie. (*Voir* page 321).

CONCESSIONS D'HUÎTRIÈRES..

Depuis quelques années, le ministère concède, moyennant un loyer nominal, des réserves aux personnes qui s'intéressent à l'ostréiculture. Les réserves ainsi concédées consistent en bancs d'huîtres mortes ou en fonds qui peuvent être convertis en huîtrières. L'idée est bonne. Les baux couvrent une période de 9 ans, et le loyer annuel est de $1 par acre. Les concessionnaires peuplent leurs réserves d'huîtres plus ou moins développées ; or il arrive souvent que le frai déposé par ces huîtres est entraîné par les marées et les courants vers d'autres réserves, publiques ou particulières. Cet encouragement de l'initiative privée contribuera certainement à maintenir la production des huîtrières publiques si les règlements sont fidèlement observés.

Cela compensera dans une certaine mesure la perte des huîtrières qui sont détruites tous les ans par ceux qui font des excavations. Cependant, je dois dire qu'on ne creuse plus sur une aussi grande échelle que par le passé pour obtenir de la vase.

Le tableau suivant indique le nombre d'acres qui ont été concédées dans les différentes provinces jusqu'aujourd'hui :—

	Acres.
Québec	472
Nouveau-Brunswick	47½
Nouvelle-Ecosse	74¾
Ile du Prince-Edouard	46
Colombie-Britannique	142½
" " réserve des sauvages	365
Total	1147¾

Les huîtrières mises de côté pour les sauvages de la Colombie-Britannique consistent simplement en bas-fonds situés en avant de leur réserve ; ils y pêchent des huîtres, mais ne les cultivent pas. En sus de ce qui précède, d'autres demandes ont été reçues et seront accordées une fois que le ministère les aura approuvées. Il y a à l'heure qu'il est dans le Canada 40 personnes à qui des concessions de réserves huîtrières ont été octroyées, savoir : Québec, 2 ; Nouveau-Brunswick, 2 ; Nouvelle-Ecosse, 12 ; Ile du Prince-Edouard, 17 ; Colombie-Britannique, 7.

Ceux qui ont obtenu des concessions d'huîtrières peuvent garder leurs huîtres jusqu'à ce qu'ils aient trouvé un marché, et sont aussi à même de choisir dans le nombre. Généralement, c'est dans la première partie de la saison que les pêcheurs expédient leurs huîtres ; or le marché s'encombre peu à peu et il s'ensuit une baisse dans le prix.

HUÎTRIÈRES PUBLIQUES.

L'on devrait, je crois, interdire la pêche, disons tous les deux ans, sur quelques-unes des huîtrières publiques dans les différentes provinces. La plupart des huîtres qui sont prises sont trop jeunes. Si un plan comme celui que je suggère était adopté, les huîtres auraient le temps d'atteindre leur plein développement, et l'on obtiendrait un prix plus élevé.

EFFETS DE LA GELÉE.

Dans ces dernières années, les huîtres ont été prises en assez grandes quantités sur les bas-fonds et les réservoirs qui deviennent à sec à eau basse. Ces bas-fonds et ces réserves sont plus ou moins affectés par la gelée. Lorsque la gelée est forte à l'époque des grandes marées (les huîtrières deviennent alors à sec à eau basse), elle est presque toujours fatale aux huîtres. D'un autre côté, si la glace se forme à l'époque des petites marées et reste, elle protège les huîtres ; lorsque la glace repose

directement sur les bas-fonds, le sol est assez mou pour permettre aux huîtres de s'enfoncer dans la vase, et dans ce cas elles ne meurent pas. Mais lorsque les huîtres sont exposées à la gelée par les basses marées et les gros vents, elles se congè'ent et périssent presque invariablement.

L'année dernière, la chose a été surtout remarquée sur les bas-fonds situés près de la pointe de Davis, Orwell, I.P.-E., et dans la baie de Pownall.

Les tableaux ci-joints indiquent les quantités d'huîtres qui ont été prises durant la saison de 1896.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST KEMP,
Expert dans l'ostriculture.

ANNEXE N° 12.

RAPPORT DU COMMANDANT O. G. V. SPAIN SUR LE SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES DU CANADA, 1897.

OTTAWA, 25 décembre 1897.

A l'honorable sir LOUIS H. DAVIES,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service de protection des pêcheries ainsi que sur le service du bureau des renseignements concernant les pêcheries, pour l'année 1897.

La flotte comprenait les navires suivants :—

Navires.	Date de l'armement.	Date du désarmement.
"Curlew"	15 avril	16 novembre.
"Constance"	18 mars	13 do
"Aberdeen" (par intervalles)		
"Dolphin"	29 avril	20 do
"Petrel"	27 do	20 do
"Kingfisher"	1er do	16 do
"Osprey"	21 do	19 do
"Acadia"	25 mai	6 do
"Victoria"	6 do	6 do

Le *Quadra*, capitaine Walbran, qui fait le service sur la côte du Pacifique, a été de temps à autre mis à la disposition du ministère, division des pêcheries. (*Voir* page 288.)

L'*Acadia* a été occupé comme d'habitude à surveiller la flotte, et comme le *Stanley* et *La Canadienne* n'ont pas été armés cette année, il a été constamment en mouvement. Il faudra réparer sous peu les chaudières et les machines de ce navire.

Le *Constance* a fait le service comme garde-côte sur le golfe et le fleuve Saint-Laurent, et a entrepris un voyage à Saint-Pierre Miquelon avec le douanier Jones à bord. Le 27 octobre, ce navire a saisi la goélette *Canada*, à bord de laquelle se trouvaient des spiritueux pour une valeur de $4,000. (*Voir* page 284.)

Curlew.—Ce navire a fait le service presque tout le temps dans la baie de Fundy, mais au commencement et à la fin de la saison il a croisé au large des côtes du Cap-Breton et de l'Ile du Prince-Edouard. (*Voir* page 290.)

Petrel.—Ce navire a fait le service la plupart du temps sur le lac Erié. Le *Petrel* désarme à Owen-Sound. Il sert à empêcher les pêcheurs étrangers de commettre des déprédations dans nos eaux, et à assurer l'observation des règlements de pêche.

Aberdeen.—Ce navire a été placé sous les ordres du commandant Lavoie, l'officier préposé aux pêcheries de la division du Golfe, vu que le docteur Wakeham avait été chargé de commander l'expédition de la baie d'Hudson. L'*Aberdeen* a été aussi employé pendant un long espace de temps dans le service des phares et des bouées.

Le *Dolphin*—Ce navire, qui est très vieux et très lent, a fait le service sur la baie Georgienne. Son quartier général était à Owen-Sound.

L'*Osprey*.—Cette goélette, qui a été construite l'année dernière par M. McGill, de Shelburne, est rapide, spacieuse, et tient bien la mer. Elle a fait le service d'abord de Canso à Sydney, Cap-Breton, puis sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse. Cette goélette peut soutenir la comparaison avec n'importe quel navire de sa classe sur la côte.

Le *Kingfisher*.—Ce croiseur à voile à fait le service au large de la Pointe-Est, Ile du Prince-Edouard, et a rendu de grands services en empêchant le maraudage et la pêche avec des engins prohibés.

Les officiers et les hommes sous mes ordres, à peu d'exceptions près, m'ont donné entière satisfaction. Ma tâche a été très ardue, cette année, à cause du petit nombre de navires que j'avais à ma disposition.

Je suis heureux de pouvoir dire que pas un seul cas de maraudage n'est venu à ma connaissance. Si l'on songe à la longueur considérable de la ligne côtière, on comprendra facilement que les marins doivent être continuellement en mer pour protéger les pêcheries. Le navire de guerre des Etats-Unis *Marblehead* a fait le service sur le golfe, cette année, et a établi son quartier général au même endroit que moi, c'est-à-dire à Charlottetown, I.P.-E. Bien qu'il ait été évidemment envoyé pour surveiller les mouvements de notre flotte, les relations les plus cordiales ont existé entre nous. Le fait est que si j'ai eu si peu de trouble avec les pêcheurs des Etats-Unis, c'est dû dans une forte mesure à la présence de ce navire sur la côte.

Le ministère des douanes avait un navire additionnel sur la côte du Cap-Breton, cette année, le *Victoria*, sous le commandement du capitaine Demers. Bien que ce navire n'ait opéré aucune saisie, il a sans doute beaucoup contribué à déjouer les projets des nombreux contrebandiers qui inspectent cette côte.

La seule saisie qui ait eu lieu, cette année, a été opérée juste à la fin de la saison. Le navire de pêche des Etats-Unis *Carrie E. Phillips*, de Princetown, E.U.A., a été saisie par le capitaine Knowlton, de l'*Osprey*, à Shelburne, N.-E., pour avoir enfreint les lois douanières en entrant dans le havre de Lockport, N.-E., et en en sortant sans faire de déclaration à la douane. Ce navire, qui n'était pas pourvu d'un permis, avait parfaitement le droit, en vertu du traité, de pénétrer dans le port pour subir les réparations dont il avait besoin, mais il est difficile de dire pourquoi l'on a négligé de faire la déclaration voulue.

Le navire en question a été depuis remis en liberté sur paiement d'un dépôt de $200.

PERMIS OCTROYÉS AUX NAVIRES DE PÊCHE ÉTRANGERS.

L'arrêté du conseil autorisant l'octroi de permis aux pêcheurs des Etats-Unis sous le régime du *modus vivendi* ayant été réitéré, des permis ont été accordés comme l'année précédente.

Le tableau suivant donne la liste des navires qui ont obtenu des permis en 1897:—

TABLEAU indiquant les navires de pêche américains auxquels des permis ont été octroyés, durant l'année 1897, en vertu de l'acte intitulé " Acte concernant les navires de pêche des Etats-Unis d'Amérique".

Nom du navire.	Port d'attache.	Tonnage.	Port où le permis a été octroyé.	Droit.
				$ c.
Essex	Gloucester	84	Pubnico, N.-E	126 00
Alice R. Lawson	do	115	do	172 50
Senator Saulsbury	do	102	do	153 00
Hazel Oneita	do	73	Shelburne, N.-E	109 50
Parthia	do	77	Tusket, N.-E	115 50
Madonna	do	79	do	118 50
Emma E. Wetherell	do	109	Pubnico, N.-E	163 50
Blue Jacket	do	86	Yarmouth, N.-E	129 00
Thetis	do	91	do	136 50
Mystery	do	89	Pubnico, N.-E	133 50
Fernwood	do	96	do	144 00
Mabel D. Hines	Beverly	92	do	138 00
Winona	Gloucester	103	do	154 50
Meteor	do	96	do	144 00
Elector	do	84	Tusket, N.-E	126 00
Wm. E. Morrissey	do	93	do	139 50
Annie Wesley	do	88	do	132 00
Margaret	Beverly	107	do	160 50
General Cogswell	Gloucester	97	Liverpool, N.-E	145 50
Marguerite	do	81	Tusket, N.-E	121 50
Emma S. Osier	Eastport	22	Campobello, N.-B	33 00
Pinta	Gloucester	94	Canso, N.-E	141 00
Gertie Evelyn	do	81	Arichat, N.-E	121 50
Wm. Matheson	Provincetown	72	Saint-Pierre, N.-E	108 00
Julia E. Whalen	Gloucester	96	Port-Hawkesbury, N.-E.	144 00
Volunteer	do	102	do	153 00
Masconoma	do	91	Arichat, N.-E	136 50
Annie G. Quiner	Bucksport	79	Saint-Pierre, N.-E	118 50
Edgar S. Foster	do	79	do	118 50
Gladstone	Gloucester	75	Canso, N.-E	112 50
Nellie Burns	Portland	43	do	64 50
Ralph E. Eaton	Gloucester	47	Souris, I.P.-E	70 50
Lizzie Walworth	Millbridge	8	Campobello, N.-B	12 00
Epes Tarr	Gloucester	48	Souris, I.P.-E	72 00
Bessie M. Devine	do	91	Amherst, I.M., Qué	136 16
Mist	do	48	Souris, P.E.I	72 00
Landseer	do	94	Port-Hawkesbury, N.-E.	141 00
Reporter	do	79	Souris, I.P.-E	118 50
Oresa	do	82	Arichat, N.-E	123 00
Robin Hood	do	88	Sydney-Nord, N.-E	132 00
Total		3,261		4,891 16

SOMMAIRE.

Nombre total de navires 40
Tonnage total 3,261
Montant total reçu sous forme de droits .... $ 4,891

Le nombre des permis délivrés aux pêcheurs des Etats-Unis a été moins considérable que l'année dernière. Le ministère a conféré à un certain nombre de gens le privilège de pêche sans permis et gratuitement, et c'est ce qui explique la chose. Ceux qui ont payé le montant réglementaire ont été fort mécontents de voir que l'on permettait à d'autres d'exercer le même droit qu'eux sans débourser un sou.

Durant l'année 1896, le nombre des permis a augmenté de près de 60 pour 100 par suite de la clause additionnelle qui avait été insérée, avertissant les pêcheurs des Etats-Unis que s'ils vendaient des munitions quelconques à un navire non pourvu d'une licence, leur permis serait annulé et aucune licence ne serait accordée au navire à l'avenir. Ce qui arrive aujourd'hui est la conséquence naturelle de l'attitude conciliatrice que le gouvernement canadien a invariablement tenue dans ces dernières

années à l'endroit des pêcheurs étrangers, et il est tout probable que le nombre des permis ira toujours en diminuant.

Le tableau suivant fait voir le nombre de permis octroyés tout les ans depuis 1888:—

Année	Permis
1888	36
1889	78
1890	119
1891	98
1892	108
1893	71
1894	53
1895	47
1896	77
1897	40

Un tableau indiquant les navires de pêche des Etats-Unis qui ont touché à la Pointe-de-Sable, comté de Shelburne, N.-E. (c'est généralement le dernier port où l'on fasse escale en retournant), se trouve annexé au présent rapport, et est très intéressant à lire.

PÊCHE DU MAQUEREAU.

La pêche du maquereau a manqué, cette année. Les pièces qui ont été prises étaient grosses, quelques-unes pesant plus de 3 livres. Les maquereaux sont arrivés vers la même époque que l'année dernière, et il en a été pris quelques-uns à Prospect, N.-E., le 17 mai. Le 22 mai, un grand nombre de navires de pêche des Etats-Unis se trouvaient au large de Shelburne, N.-E., avec les croiseurs *Kingfisher* et *Osprey*, l'*Acadia* étant plus à l'ouest. Peu de maquereaux ont été vus, le temps étant excessivement orageux et brumeux, mais tout de même un navire de Gloucester est parvenu à prendre d'un seul coup de filet environ 17 barils de poisson à 6 milles à peu près de Liverpool. C'est là, je crois, la première pêche qui ait été faite par un navire des Etats-Unis. A la même date, l'année dernière (22 mai), le steamer faisant le service entre Yarmouth et Boston avait débarqué 1,500 barils de maquereau frais; cette année, il n'avait que 80 barils de poisson à bord. Le 27 mai, il y avait au large de Prospect 60 navires américains, accompagnés des croiseurs *Curlew*, *Osprey* et *Acadia*. Un navire, le *Marguerite Haskins*, a réussi à prendre 150 barils de maquereau.

Le temps a continué à être orageux et brumeux pendant tout le printemps, et jusqu'à la seconde semaine de juin la pêche du maquereau a été très faible. Très peu de navires ont pris plus de 50 barils de poisson. La pêche totale de la flotte stationnée sur la côte du Cap jusqu'à cette époque (seconde semaine de juin) s'est chiffrée par moins de 2,000 barils.

Vers ce temps-là, les équipages des navires de pêche américains ont été accusés par nos pêcheurs d'avoir détruit des rets malicieusement. J'ai tenu une enquête à ce sujet, et j'ai constaté que les accusations en question n'étaient pas fondées.

Le maquereau pris sur la côte du Cap valait à peu près $10.25 le baril. De très bons coup de filet ont été faits sur la pêcherie de George durant les mois de juillet et d'août. Au commencement de septembre, la situation a commencé à s'améliorer dans la baie du Nord, et les navires ont assez bien réussi au large de l'Ile du Prince-Edouard. Les pièces prises étaient de taille variée. Des bancs considérables de maquereau ont été aperçus sur le banc du Pêcheur, dans le détroit de Northumberland, au large de Saint-Pierre et sur les pêcheries de Chapels n°s 1 et 2. Le maquereau pêché dans ces parages se vendait à Boston $24 le baril, le 8 septembre.

Quelques pièces ont été prises au large de Sydney plus tard dans l'automne, mais somme toute la pêche du maquereau a manqué. Les mœurs de ce poisson ont beaucoup changé. Les maquereaux ne se tiennent plus en grands bancs, mais se rencontrent en petites quantités çà et là. C'est dû, je crois, dans une forte mesure à ce que leur nombre a diminué. Ils sont effrayés par les seines à bourse, qui rompent

les bancs et dispersent les poissons partout. Les seines sont, comme je l'ai souvent fait remarquer, des engins très destructeurs, et je recommande fortement qu'il soit défendu par une convention internationale de s'en servir avant le 1er juillet, dans tous les cas. Si l'on continue à pêcher les maquereaux avant qu'ils aient frayé, ils finiront par disparaître complètement, et le moins que l'on puisse faire est de prohiber l'usage de la seine à bourse avant l'expiration du temps du frai. A l'heure qu'il est les marquereaux ne sont pas protégés du tout. Lorsqu'ils frayent ils ne mordent pas à l'hameçon, mais ils se prennent avec la seine à bourse en toutes saisons. Avec cet engin de pêche on prend non seulement des maquereaux, mais en même temps des poissons de diverses autres espèces, surtout des harengs, qui sont tous rejetés.

Je suis persuadé que la plupart des capitaines de navires de pêche britanniques et étrangers approuveraient la prohibition de l'usage de la seine à bourse, et j'aime à croire que le ministère prendra des mesures dans ce sens.

Voici comment le professeur Brown Goode décrit la seine à bourse :—

" Une grande seine a environ 210 brasses de longueur et 30 brasses de profondeur; elle est plus profonde au centre qu'aux ailes. L'une des extrémités a une profondeur d'à peu près 5 brasses, et l'autre, de 7 à 15 brasses. La seine est faite de trois sortes de ficelle. Une section du réseau s'étendant sur une longueur d'environ 10 ou 12 brasses au centre de la ligne des patenôtres et aussi profonde que longue, est faite avec une ficelle très forte. En dessous de cela se trouve une autre section qui est tissée avec une ficelle plus ténue et qui va jusqu'au fond de la seine. Il y a aussi une bande de grosse ficelle de 15 mailles de profondeur s'étendant le long de la ligne des patenôtres de la seine, des deux côtés de la première section que je viens de décrire, jusqu'à l'extrémité de chaque aile."

Avec une seine comme celle-là il arrive souvent que l'on prend 100 barils de poisson d'un seul coup. On ne garde que les maquereaux (et ceux-ci sont généralement peu nombreux) ; les autres poissons sont jetés morts par-dessus bord, calent au fond et contaminent les eaux.

La liste des navires de pêche des Etats-Unis qui ont été abordés par nos croiseurs dans les eaux canadiennes, sur la côte de l'Atlantique et dans le golfe Saint-Laurent, pendant l'année 1897, se trouve à l'annexe B du présent rapport.

Liste des navires qui ont pêché à la seine et à la ligne dans la baie du Nord pendant l'automne de 1897.

Date.	Nom.	Port d'attache.	Capitaine.
1897.			
	John Smith	Gloucester	John Stewart.
	Reporter	do	N. McPhee.
	Mist	do	Jas. McDonald.
	Epes Tarr	do	T. A. Irwin.
	Ralph E. Eaton	do	John Thompson.
	Helen F. Whitten	do	Thomas White.
	Landseer	do	Jas. McDonald.
	Henry M. Stanley	do	Thad. Morgan.
	Davy Crockett	do	Wm. Grant.
	S. F. Maker	do	B. F. Payson.
	Hattie M. Graham	do	Joe. E. Graham.
	George F. Edmunds	do	Wm. Corkum.
	F. W. Homans	do	Richard Jackman.
	Ettie M. Morrissey	do	Charles Leaman.
	Alice M. Parson	do	James McLean.
	Alice C. Jordan	do	J. H. Warren.
	Herald of the Morning	do	Levi N. McLean.
	Nellie Dixon	Boston	C. Ellsworth.
	Ethel B. Jacobs	Gloucester	Sol. Jacobs.
	Elsie M. Smith	do	Frank Hall.
	Lizzie M. Center	do	Joseph Smith.
	Lena and Maud	do	J. W. McFarland.
	George S. Boutwell	do	John Couzins.
	Norumbega	do	John McKinnon.

Les navires n'ont pas pris en moyenne plus de 25 barils de maquereau dans la baie; la plupart des bateaux qui sont arrivés tard n'ont rien pris.

Liste des navires qui ont pêché au large de la côte du Cap pendant l'année 1897.

Date.	Nom.	Tonn'x.	Port d'attache.	Capitaine.
1897.				
Mai...	Abbie F. Morris	77	Gloucester	McLean.
	Abbie M. Deering	90	do	Rowe.
	Albert Geiger	53	do	Mehlman.
	Agnes E. Downe	81	do	Carrigan.
	Alice	85	Provincetown	Chase.
	Alice C. Jordan	82	Gloucester	Warren.
	Alice M. Parsons	72	do	Haymer.
	Annie C Hall	84	do	McLain.
	Annie Greenlaw	......	do	Greenlaw.
	Arthur Binney	112	Boston	Mahar.
	Braganza	91	Gloucester	Corkum.
	Carrie E. Phillips	110	Boston	Malloch.
	Centennial	110	Gloucester	Harty.
	Charles Levi Woodbury	100½	do	Cunningham.
	Commonwealth	81	do	Critchett.
	Davy Crockett	80¾	do	Grant.
	Eddie Davidson	78	do	Cromwell.
	Edith D	......	do	Connelly.
	Edith M. Prior	106	do	Prior.
	Effie M. Morrissey	114	do	Leaman.
	Elsie F. Rowe	55	do	Gannon.
	Elsie M. Smith	107	do	Hall.
	Ethel B. Jacobs	125	do	Jacobs.
	Flora L. Nickerson	95	Booth-Bay	Lewis.
	Frank A. Rockliffe	99	Gloucester	Ellsworth.
	Frank H. Smith	70½	North-Haven	Wylie.
	F. W. Homans	44	Gloucester	McDonald.
	Gatherer	91	do	Maguire.
	Geneva Mertis	42¾	do	McCloud.
	George F. Edmunds	142	do	Corkum.
	Golden Hope	101½	do	McLean.
	Grace L. Fears	84½	do	Aiken.
	Grayling	115	do	Cameron.
	Harry G. French	95	do	O'Brien.
	Harvard	106½	do	Swim.
	Harry L. Beldon	117	Boston	Walen.
	Hattie Evelyn	66	Gloucester	Terry.
	Hattie E. Heckman	......	do	Hickman.
	Hattie M. Graham	133	do	Graham.
	Hattie and Lottie	96	Dennis	Nickerson.
	Helen F. Whitten	127½	Gloucester	White.
	Henriette Francis	74	Portland	Edwards.
	Henry Ellsworth	56	Gloucester	Gallant.
	Henry Morganthaw	85½	Portland	Dyer.
	Herald of the Morning	68	Gloucester	McLean.
	Henry M. Stanley	112	do	Morgan.
	Hiram Lowell	121	do	Nelson.
	Hustler	92¾	do	Keene.
	Indiana	116½	do	Smith.
	Iolanthe	70¾	do	Sparling.
	James A. Garfield	61	do	Grant.
	James G. Blaine	98	do	Nelson.
	Jennie B. Hodgdon	112	do	Hodgdon.
	Jennie P. Phillips	......	do	Doane.
	J. J. Clark	66	do	McLaine.
	John E. McKenzie	124	do	McKenzie.
	John S. Presson	88	do	Williams.
	Kearsarge	100	do	Mills.
	Landseer	94	do	McDonald.
	Latona	104	do	Croucher.
	Lena and Maud	nouveau	do	McFarland.
	Lizzie Maud	79	Portland	Spurling.
	Lizzie M. Center	77	Gloucester	Smith.
	Lizzie Smith	73	Provincetown	Chase.

LISTE des navires qui ont pêché au large de la côte du Cap pendant l'année 1897—*Fin.*

Date.	Nom.	Tonn'x.	Port d'attache.	Capitaine.
1897.				
Mai.	Loring B. Haskell	91½	Gloucester	Murphy.
	Lottie Gardner	111⅗	do	Parriss.
	Lucille	96	do	Welch.
	Lucy W. Dyer	78	do	Staples.
	Mabel Kensington	78	do	
	Marathon	65	do (perdu depuis)	Hudder.
	Margaret Mather	91	do	Miller.
	Marguerite Haskins	103	do	Harty.
	Margie Smith	58	do	Smith.
	Mariner	107¾	do	Stanley.
	Marshall L. Adams	125	Provincetown	Seavy.
	Maud S.	75¾	Vinel-Haven	Reed.
	Mayflower	108	Gloucester	
	Mertie and Delmer	74½	Chatham	Doane.
	Mertie H. Perry	59	Boston	Perry.
	Minerva	61¾	Gloucester	Hall.
	Minehaha	50	Swanscott	
	Mist	68	Gloucester	McDonald.
	M. S. Ayer	76	do	Thomas.
	Nellie Dixon	105½	Boston	Poole.
	Nellie M. Davis	89	Gloucester	Doran.
	Nereia	92½	do	Whitten.
	Norman Fisher	76	do	Anderson.
	Norumbega	120½	do	McKinon.
	Oliver S. Killam	nouveau	do	Killam.
	Oliver Wendell Holmes	102	do	Pitts.
	Ralph F. Hodgdon	86	do	Greenleaf.
	Richard Lester	69	do	McDonald.
	Ruth M. Martin	94	Boston	Ellis.
	Sea Fox	105½	Provincetown	McGray.
	S. F. Maker	103¾	Gloucester	Payson.
	Sir Knight	76½	Booth-Bay	McKown.
	Speculator	105	Gloucester	McDonald.
	Stowell Sherman	87¾	Provincetown	Hatch.
	Talisman	118	Gloucester	McKay
	Wm. E. McDonald	93	do (perdu depuis)	

101 navires.—Pêche totale (printemps), 1,048 barils.

HOMARD.

La pêche du homard a été faible presque partout. Cela est dû aux tempêtes qui ont sévi pendant tout le cours des mois de mai et de juin, brisant et détruisant les trappes des pêcheurs, etc. La saison a été prolongée de 9 jours dans le golfe, et ceux qui ont pêché durant le mois de juillet ont obtenu de bons résultats. Les prix ont été élevés.

Les lois régissant la pêche du homard ne laissent rien à désirer, mais j'ai eu beaucoup de difficulté à en assurer l'observation. Un grand nombre de trappes qui avaient été illégalement tendues ont été saisies et détruites. La production des conserves dans le Cap-Breton n'a guère dépassé la moitié de la moyenne, et les gains de plusieurs des pêcheurs ont à peine couvert les dépenses qu'ils avaient faites. Les homards n'approchent pas du rivage lorsque le temps est menaçant, et les frais additionnels qu'entraîne la pêche en eaux profondes sont considérables. Je suis porté à attribuer l'insuccès des opérations au mauvais temps qu'il a fait, et non pas à une diminution particulière dans le nombre des homards en cette localité.

Je suis d'avis, comme beaucoup d'autres, que la pêche du homard devrait être interdite au nord du Cap-George à partir du 1er juillet, car la plus grande partie du frai est déposée après cette date-là. Le règlement fixant le minimum de taille des homards à prendre est une bonne chose, mais est très difficile à appliquer.

Suivent des extraits des rapports des capitaines Dunn, Pearson, May, Kent, Pratt, Knowlton et Walbran.

ANNEXE A.

EXTRAITS DES RAPPORTS DES OFFICIERS DES CROISEURS.

Le CAPITAINE C. T. KNOWLTON, *commandant du croiseur Osprey*, dit :—

J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les mouvements du croiseur *Osprey* pendant la saison de 1897.

L'*Osprey* fut mis en commission à Halifax le 21 avril, avec une partie de son équipage. Le 22 avril, conformément aux instructions que j'avais reçues, je partis pour Shelburne ; j'arrivai à cet endroit le 24, et je pris à bord le reste de l'équipage. Nous avons alors établi notre croisière entre Halifax et Shelburne, avec Lunenburg comme quartier général pour les dépêches. Le 10 de mai, nous nous sommes rendus à Halifax pour faire peinturer le fond du croiseur ; comme le temps était très orageux, nous avons été détenus plusieurs jours. Le 17, nous avons pris la mer, le temps étant encore brumeux ; après avoir croisé vers l'est et traversé le détroit de Canso, nous sommes arrivés à la baie de Plaisance, îles de la Madeleine, le 21. Nous avons rencontré dans ces parages un grand nombre de navires de pêche, la plupart canadiens. Le hareng abondait. Il y avait aussi une flotte considérable de petits bateaux qui prenaient du hareng destiné à servir d'appât pour pêcher le homard. Nous sommes restés dans la baie de Plaisance jusqu'à l'expiration de la saison de pêche pour le hareng. Le 27 mai nous nous sommes dirigés vers le sud de la Nouvelle-Ecosse pour rencontrer la flotte des navires pêchant le maquereau. Le 29, nous étions au large du cap Canso avec une flotte de 22 navires des Etats-Unis. Nous avons croisé entre le cap Canso et Sydney jusqu'au 9 de juin, date où les derniers navires ont pris la direction de l'ouest. Dans l'ensemble, la pêche a été très faible. Nous avons ensuite établi notre quartier général à Canso, et nous avons croisé à l'ouest jusqu'à Liverpool, à l'est de Louisbourg, en faisant une pointe de temps à autre vers l'Ile du Prince-Edouard. Le 23 octobre, nous avons reçu instructions de stationner au large de Sydney pour surveiller les navires américains occupés à pêcher le maquereau. Nous sommes partis le 24, et dans la nuit du même jour nous étions au large de Sydney avec une partie de la flotte des bâtiments pêcheurs. Nous avons croisé entre le cap de la Fumée et Scattari jusqu'au 8 novembre. A cette date-là, quelques-uns des navires de pêche se sont dirigés vers l'ouest. Le 9, nous nous sommes mis en frais de les suivre, et nous les avons rejoints à Louisbourg. Nous avons été détenus plusieurs jours à ce dernier endroit, le temps étant orageux. Le 15, nous avons fait route vers Halifax, où nous sommes arrivés le 16. En somme, la pêche a été très médiocre ; plusieurs des navires ont regagné leurs ports respectifs sans avoir rien pris. Le 18 novembre, nous sommes repartis, arrivant à Shelburne le même jour. Nous avons continué à croiser dans les environs. Le 13 décembre, nous avons saisi le navire américain *Carrie E. Philipps* pour infraction aux lois de douane. Ce navire a été remis en liberté moyennant un dépôt de $200. Le 18 décembre, l'*Osprey* a été désarmé, et l'équipage congédié.

Le CAPITAINE W. H. KENT, du croiseur *Kingfisher*, dit :—

Au mois de mars, je reçus instruction de mettre en commission le *Kingfisher*. Le 1er avril, je me rendis à Shelburne, N.-E., pour voir à ce que ce navire fût mis en bon état. Le même jour (1er avril), l'équipage fut engagé et le croiseur mis en armement. Une fois les provisions et les munitions embarquées, nous nous sommes mis en route.

Le 10 avril, je reçus votre télégramme me donnant instructions de me rendre au Rocher Blonde, où le steamer *Assaye* avait fait naufrage, afin d'empêcher que des marchandises ne fussent enlevées du steamer en question. Le 12, j'arrivai sur les

lieux, j'aperçus environ 20 voiliers dans les environs et un grand nombre d'hommes à bord de l'*Assaye*, je donnai ordre à tout le monde de quitter le navire, ce que l'on fit après quelque hésitation, je me dirigeai alors vers Pubnico pour y passer la nuit. Je revins le lendemain matin, et je trouvai plusieurs voiliers et deux steamers dont les équipages étaient à piller l'*Assaye*, j'ordonnai que le navire fût évacué immédiatement, ce qui fut fait. J'examinai ensuite le steamer échoué et je constatai qu'il avait été dépouillé de tout ce qui pouvait se transporter ; une grande quantité de caisses de marchandises avaient été défoncées et leur contenu était disparu. Selon toute apparence, la cargaison devait avoir une grande valeur. Le soir du même jour, je regagnai Pubnico.

Le lendemain, je reçus un télégramme du sous-ministre de la marine et des pêcheries m'annonçant que vous n'étiez pas à Ottawa ; on ajoutait qu'il n'était pas nécessaire de surveiller plus longtemps le steamer naufragé. Une fois la brume disparue, je me dirigeai vers ma croisière au large de Shelburne.

Le 1er de mai, j'aidai, avec mon équipage, à équiper le croiseur *Victoria* ; de plus, conformément à vos ordres, j'envoyai mon second officier pour accompagner le capitaine Demers jusqu'à Charlottetown, ce dernier n'ayant pas son équipage au complet.

Le 15 de mai, les premiers navires de pêche américains sont arrivés à Shelburne. A partir de cette date, leur nombre a été en augmentant, mais par suite des épaisses brumes enveloppant sans cesse la côte S.-E. de la Nouvelle Ecosse, il a été presque impossible de surveiller la flotte. J'ai continué à croiser au large de Shelburne jusqu'au 28 mai, alors que nous nous sommes dirigés vers l'est, en faisant escale à Halifax.

En arrivant à Canso nous avons rencontré à peu près 80 bâtiments pêcheurs qui avaient abandonné la partie et s'en retournaient sans avoir rien pris, les maquereaux ayant réussi à leur échapper à la faveur de la brume.

La présence de tant de navires de pêche sur notre côte tous les printemps est, à mon avis, la principale cause de la diminution dans le nombre des maquereaux. Si l'on n'en vient pas à une entente entre les deux pays pour empêcher la destruction et le massacre systématiques de ces poissons de valeur, ils ne tarderont pas à disparaître complètement.

Je passai quelques jours à croiser dans la baie de Chedabouctou et au large de Canso. Le 8 juin, je reçus ordre de vous de me rendre à Port-Hawkesbury pour y faire nettoyer et peinturer le croiseur. Le 11, les réparations étaient terminés, et je partis pour Pictou, où les membres de l'équipage de mon navire furent mesurés par M. W.-H. McLaren, tailleur, qui avait été chargé de leur faire des uniformes.

De Pictou je me suis rendu, d'après vos ordres, à Souris, I.P.-E., pour croiser au large de la pointe Est, I.P.-E. Nous sommes restés dans ces parages jusqu'au 26 octobre.

Après l'ouverture de la saison réservée pour le homard, nous avons passé la plus grande partie du temps à voir à ce que la loi fût observée. J'ai trouvé et détruit un grand nombre de trappes au large de Launching et de Chepston. Nous nous étions mis en route vers les îles de la Madeleine, mais le temps était si orageux qu'il nous a fallu rebrousser chemin.

La flotte n'est arrivée que tard sur ma croisière.

Il s'est fait un peu de pêche au large de la pointe Est dans la soirée du 26 août, mais il n'a rien été pris après cela. Les bâtiments ont parcouru tout le golfe, mais n'ont pu trouver de poissons. Le 26 octobre ils étaient tous partis pour Sydney, Cap-Breton.

Après que la flotte américaine eût quitté le golfe, je me suis rendu, conformément à vos ordres, à Sydney-Nord, où j'ai rencontré 22 voiliers de pêche, accompagnés du croiseur *Osprey*. On a très bien réussi à Sydney, la plus forte pêche s'étant chiffrée par 178 barils. Tandis que je me trouvais à Sydney, j'ai reçu de vous un télégramme m'ordonnant d'être à Halifax le 12 novembre pour désarmer le croiseur. Nous avons quitté Sydney le 4 novembre, et nous nous sommes dirigés vers l'ouest, mais par suite du mauvais temps qu'il faisait, nous ne sommes arrivés à Halifax que dans la matinée du 16. J'ai tout de suite désarmé le croiseur. Il m'a fallu rester plusieurs

jours à Halifax avec l'officier en chef et quelques hommes pour sécher les voiles et les mettre en lieu sûr. Le 20 novembre je suis retourné chez moi par voie de Saint-Jean.

Nos amusements annuels à Georgetown, I.P.-E., ont été couronnés de succès cette année, et nous nous proposons de les rendre plus attrayants encore l'année prochaine.

Nous avons eu l'honneur, dans le cours de l'été, d'escorter le Gouverneur général du Pictou à Charlottetown.

Le capitaine Geo. M. May, du *Constance*, dit :—

Mes officiers et mon équipage se sont embarqués à bord du *Constance* le 20 mars.

Dans l'après-midi du 24, nous avons quitté notre quartier d'hiver et nous nous sommes dirigés vers le quai de Crawford, Québec. Après avoir pris une provision de charbon et de munitions de bouche, nous sommes partis pour le golfe de bonne heure dans la matinée du 30.

En descendant le fleuve nous avons rencontré des bancs de glace en quantités considérables, surtout entre l'île aux Grues et les piliers de Pierre, mais comme ils était dispersés çà et là, nous n'avons eu aucune difficulté à passer à travers. A 6 heures de l'après-midi nous avons accosté au quai de la Malbaie pour la nuit.

A 4 heures du matin, le 31, nous sommes partis de la Malbaie et nous avons descendu le fleuve. Près du Bic, nous avons rencontré une grande quantité de banquises, à travers lesquelles nous nous sommes frayé un passage, espérant pouvoir atteindre le quai de Rimouski ; mais en arrivant au large de l'extrémité est de l'île de Barnabé, nous avons constaté que la glace était partout impénétrable. Nous nous sommes alors dirigés vers le Bic, mais nous avons été presque aussitôt enfermés par les glaces.

Le 1er, le 2, et le 3 avril, par suite de grands vents du nord, nous n'avons pu avancer, la glace étant épaisse et impénétrable à perte de vue. Pendant ce temps-là, nous avons dérivé avec le courant jusque près de Matane, distance de 45 milles.

Le 4 avril, par suite d'un changement dans le vent et probablement aussi dans le courant, la glace a commencé à s'ouvrir en grands chenaux, à l'ouest et au nord. A 2 heures de l'après-midi, nous nous sommes mis à nous frayer un passaàge travers la glace. A 5 heures, nous étions dégagés ; et à 8.45 heures nous avons jeté l'ancre à Godbout pour la nuit.

Dans la matinée du 7 avril nous avons jeté l'ancre à la Pointe-aux-Esquimaux, où j'ai reçu du Dr Tremblay trois barils et 5 tonneaux de spiritueux qu'il avait saisis à Agwanus, et je suis retourné à Rimouski le 9.

Du 11 au 25 avril nous avons croisé le long de la rive sud jusqu'au cap Rosier, à l'ouest de l'île d'Anticosti et le long de la rive nord. Nous sommes retournés à Québec le 26, pour nous approvisionner de charbon.

Ayant été atteint d'un grave accès de rhumatisme musculaire, contracté par suite de l'exposition à l'humidité et au froid, j'ai dû garder la chambre depuis le 28 avril jusqu'au 6 juin. Le 19 juin, j'ai pu me rembarquer à bord du *Constance*.

Pendant que j'étais malade, le steamer a continué à croiser sous le commandement de mon second, M. Wm Caron, suivant les instructions de M. F. L. Jones, douanier. Du 22 juin au 14 août nous avons croisé le long des rives sud et nord du golfe Saint-Laurent, près d'Anticosti et dans la baie des Chaleurs.

Conformément aux ordres que nous avions reçus de M. F. L. Jones, nous avons quitté Percé, comté de Gaspé, à la date en dernier lieu mentionnée, et nous avons fait route vers Sydney-Nord, C.-B., par voie des îles de la Madeleine, arrivant à Sydney dans la nuit du 10. Le 19 août, nous sommes partis de Sydney-Nord, avec M. F. Jones et Converse J. Smith, du département du Trésor des Etats-Unis, à bord, pour Saint-Pierre Miquelon, où nous sommes arrivés de bonne heure le lendemain matin. A 3 heures du matin, le 23 août, nous avons quitté Saint-Pierre, et à 2 heures de l'après-midi nous avons jeté l'ancre dans la baie de Plaisance, Terreneuve.

Le 24, nous nous sommes rendus à Saint-Jean, Terre-Neuve, par chemin de fer. Nous étions de retour à 3.30 heures de l'après-midi, le lendemain. Nous sommes immédiatement repartis pour Sydney-Nord, arrivant à ce dernier endroit à 10 heures du soir, le 26.

Vendredi, le 27 août, nous sommes partis de Sydney pour le haut du golfe par voie du détroit de Canso. Le 30, nous avons fait escale à Gaspé pour prendre du charbon, après quoi nous avons continué notre croisière sur la côte du golfe et dans le fleuve Saint-Laurent, principalement le long de la côte de Gaspé jusqu'à la baie des Chaleurs.

Dans le cours de la première semaine d'octobre, j'ai été averti que la goélette *Canada* avait quitté Saint-Pierre Miquelon et était en route vers le Saint-Laurent; l'on me priait de faire le guet. Le 27 du même mois, nous avons aperçu la goélette en question au large de Sainte-Félicité et nous l'avons saisie, avec 33 barils de spiritueux à bord, valant environ $4,000.

D'après les témoignages rendus en cour par les membres de l'équipage (ils avaient été faits prisonniers), 11 barils de whiskey, 2 tonneaux et 4 caisses de genièvre avaient été débarqués par Télesphore Coulombe et un nommé Bilodeau, quelques heures avant que le *Constance* fût en vue.

Le bruit a couru que des spiritueux de contrebande avaient été débarqués en différents endroits durant l'été, mais j'ai constaté que c'était faux. Cette rumeur, je crois, a été répandue par les contrebandiers eux-mêmes, pour causer une sensation et faire croire que le commerce de contrebande se poursuivait en dépit des mesures prises par le gouvernement pour le supprimer.

Depuis que le *Constance* surveille les côtes, il se fait beaucoup moins de contrebande qu'auparavant sur le golfe et le fleuve Saint-Laurent.

Je ne crois pas me tromper en disant qu'avant la mise en commission de ce steamer, au moins 50 navires étaient employés dans ce commerce illicite.

Lors d'un de mes voyages le long de la côte nord, la saison dernière (je commandais dans le steamer *Otter*), j'ai aperçu 5 goélettes chargées de spiritueux et venant de Saint-Pierre Miquelon, 3 dans le havre de Saint-Nicolas et 2 dans le port de Mingan,—toutes attendant le moment favorable pour remonter le fleuve.

Dans le cours de la saison qui vient d'expirer, le *Constance* a parcouru plus de 19,250 milles. Nous avons aborné 100 goélettes, yachts et bateaux, et nous n'avons rien trouvé en fait de marchandises de contrebande jusqu'à ce que nous ayons rencontré le *Canada*.

Mais le golfe est long et large, et il est impossible pour un croiseur stationné dans la baie des Chaleurs de surveiller en même temps la côte nord, la côte sud et le fleuve Saint-Laurent. Vous admettrez, monsieur, que lorsque nous croisons dans la baie des Chaleurs et sur la côte de Gaspé, il nous soit difficile de savoir ce qui se passe le long de la côte nord.

Les membres de mon équipage m'ont donné entière satisfaction. La plupart d'entre eux, je pourrais dire tous, ont été sous mes ordres depuis plusieurs années, et comprennent parfaitement les devoirs qu'ils ont à remplir, surtout l'abordage et la visite des navires. Je serai fier d'avoir avec moi ces hommes zélés, sobres et honnêtes aussi longtemps que j'aurai l'honneur de commander le garde-côte *Constance*.

Le *Constance* est retourné à Québec le 23 novembre. Le 29 il a été conduit dans le bassin Louise pour y passer l'hiver, et le 30 l'équipage a été congédié, après avoir fait le service pendant 8 mois et 11 jours.

Le CAPITAINE GEO. W. PEARSON, du croiseur *Dolphin*, dit :—

Après avoir fait faire quelques réparations au croiseur *Dolphin*, j'ai reçu ordre de partir le 29 avril.

Durant les mois de mai et de juin j'ai croisé surtout sur la rive nord de la baie Georgienne et dans le chenal du nord. J'ai saisi 10 rets à trappe, 5 seines et 2 bateaux, et en deux occasions différentes j'ai donné la chasse à des gens qui pêchaient à la seine.

Le 13 juillet, j'ai reçu instructions de me rendre au lac Supérieur pour prendre à bord le garde-pêche Elliott et inspecter avec lui sa division.

Le 18 juillet, notre tournée se trouvant terminée, nous avons franchi le canal.

Le 19 juillet, je suis parti du Saut-Sainte-Marie pour Petit-Courant, avec le garde-pêche Elliott à bord. Nous sommes arrivés le 20 à Petit-Courant, où les hommes au service de M. Elliott avaient saisi deux bateaux et deux seines.

J'ai confisqué les deux seines en question, et j'ai remis en liberté ceux à qui elles appartenaient après les avoir réprimandés.

Le 21 et le 23 juillet, nous avons levé et détruit 6 rets à trappe et 1 filet.

Le 24, le garde-pêche Elliott et ses deux hommes ont quitté le navire.

Le 26 juillet, j'ai levé et détruit 1 rets à trappe à l'entrée de l'anse de Collin. Je me suis ensuite rendu à Owen-Sound, où j'ai expédié 9 seines à Ottawa conformément aux instructions que j'avais reçues.

Dans le cours du mois d'août j'ai levé et détruit 17 rets à trappe que j'avais découverts dans le voisinage des îles de la rivière Mauvaise, du Chrétien, à la Chaux et de Sable.

Le 23 août, aux îles du Parapluie, j'ai condamné à une amende de $20 chacun deux hommes qui étaient à pêcher illégalement avec des rets à trappe.

Durant le mois de septembre, j'ai détruit 8 rets à trappe que j'avais trouvés en différents endroits de ma croisière. J'ai aussi condamné à l'amende 6 personnes qui avaient été surprises à pêcher illégalement.

Le 15 octobre, j'ai eu une entrevue avec M. Wilmot,—un garde-chasse nommé par le gouvernement provincial,—qui avait saisi 9 verveux, ne sachant pas qu'un permis avait été octroyé au pêcheur qui les avait tendus.

Les verveux en question ont été ensuite restitués et le pêcheur a été indemnisé.

Durant le mois de novembre, j'ai saisi 8 rets à mailler qui avaient été tendus en temps prohibé. J'ai constaté que le règlement relatif à la saison réservée était mieux observé que par le passé.

Je dois dire ici que les pêcheurs à rets à mailler se sont conformés en tous points à la loi et ne m'ont donné aucun trouble.

Je me permettrai de recommander que les bateaux et les bouées des rets soient numérotés, ce qui faciliterait beaucoup notre tâche et celle des gardes-pêche.

La pêche d'automne a été très faible; c'est dû à ce que les truites sont arrivées tard sur les bas-fonds.

Les pêcheurs à rets à mailler se sont plaints parce qu'on avait accordé aux pêcheurs à rets à chambres le privilège de pêcher le hareng et les autres poissons communs pendant le mois de novembre.

Durant la saison, nous avons parcouru 5,840 milles avec le steamer et 3,000 milles avec le petit bateau ; ce dernier est absolument nécessaire sur ma croisière, à cause des nombreuses anses et baies qui ne peuvent être atteintes avec le steamer.

Si un règlement était adopté, défendant de vendre du tissu pour la fabrication de seines ou de rets à trappe, dans les endroits où ces engins sont prohibés, je crois que la pêche illégale se ferait sur une échelle moins grande qu'à l'heure qu'il est.

Le CAPITAINE E. DUNN, du croiseur *Petrel*, dit :—

Conformément à vos instructions, le croiseur a été équipé et nous sommes partis le 27 avril pour l'île des Pots-à-Fleurs, avec le lieutenant-colonel Anderson à bord, afin de choisir un emplacement pour un nouveau phare. Les stations de l'île Cove, de Tobermory et de Cabot's-Head ont été aussi visitées. Le *Petrel* est ensuite retourné à Owen-Sound. Le 1er mai, nous sommes partis pour le lac Erié. Le temps a été très mauvais, et nous n'avons pu atteindre Amherstburgh que le 8 mai. Nous avons pris une provision de charbon, et embarqué à bord une bouée-espar, qui a été placée sur le bas-fond Grec. Nous avons aussi visité l'endroit où le *Little Wissahickow* avait fait naufrage, et nous avons trouvé l'espar qui avait disparu à la suite du sauvetage de ce navire. L'espar en question a été toué jusqu'au havre de Rondeau et remis au gardien du phare. Le 7 mai, à environ 15 milles de la rive canadienne et à mi-chemin entre Rondeau et Port-Stanley, nous sommes venus en vue d'un remorqueur de pêche, qui s'est esquivé à notre approche. En cette occasion, j'ai saisi 74 rets à mailler appartenant à des Américains et contenant 400 livres de poisson (c'était en grande partie du doré et du hareng). Nous nous sommes ensuite rendus à Port-Stanley, où les rets confisqués ont été emmagasinés. C'est là aussi que le poisson a été vendu. J'ai fait la patrouille sur le lac, d'un bout à l'autre, jusqu'au 22 mai, alors que, conformément aux ordres que j'avais reçus, je me suis dirigé vers Windsor pour prendre part à la célébration de l'anniversaire de Sa Majesté. Le 24, le

navire a été pavoisé et un salut royal de 21 coups de canon a été tiré. Le 25 mai, je suis parti pour le lac Saint-Clair. Dans la soirée du 26, j'ai fait escale à l'île des Pêches pour connaître le résultat de l'enquête tenue par le garde-pêche Boismier. J'ai continué à faire la patrouille sur le lac Erié jusqu'au 12 de juin, date où j'ai été occupé à faire une enquête au sujet des plaintes faites contre certains pêcheurs stationnés entre Deux-Criques et Rondeau. Le 14 de juin, le second officier Jarvis a quitté le navire pour cause de maladie. Ce jour-là et le lendemain, le garde-pêche Lamarsh est embarqué à bord et l'on a fait une tournée dans sa division ; des hameçons et des lignes ont été saisis par M. Lamarsh au large de Kingsville. Le 22, nous avons participé à la célébration du jubilé de la Reine, à Port-Stanley ; le navire a été pavoisé et 21 coups de canon ont été tirés.

Le 23 juin, nous nous sommes dirigés vers la bouée à gaz au large du phare de Pelee-Spit. Nous avons réussi à soulever l'ancre ainsi que l'espar, qui avait été coupé par un propulseur à quelques pieds au-dessous de l'eau. L'ancre et la chaîne ont été placées dans le dock de l'île Pelée, où ils se trouvent encore à l'heure qu'il est. Les fers, etc., de la bouée ont été remis au gardien de phare Hackett, de Bois-Blanc. Le 24, conformément aux ordres que j'avais reçus, j'ai tenu une enquête pour constater quels étaient les pêcheurs qui n'avaient pas payé leurs permis dans la division de l'ancien garde-pêche Wigle. Le 1er juillet, nous avons célébré la fête de la Confédération à Port-Stanley, où une salve a été tirée. Ayant reçu ordre de me rendre au lac Saint-Clair pour voir s'il s'y faisait de la pêche illégale, je suis parti le 10 juillet. Une fois arrivé à ce lac, j'ai pris à bord le garde-pêche Boismier et nous avons parcouru sa division. Rien d'important n'a été découvert. Le 30 et le 31 juillet, nous avons été occupés à bien déterminer l'endroit où la goélette *Adams* avait fait naufrage; j'ai constaté que le rapport de la compagnie chargée d'enlever les débris était incorrect. Le 12 août, je suis venu en vue de 5 remorqueurs qui étaient à pêcher ; j'ai donné la chasse à l'un de ces remorqueurs, qui se trouvait à l'extrême nord de la frontière, mais il a réussi à m'échapper. Je suis retourné et j'ai trouvé trois rets. Le 17 août, j'ai vendu les rets confisqués pour la somme de $104.60. Le 24 août, d'après les instructions du ministère, je me suis rendu à Leamington pour conférer avec l'ancien garde-pêche Wigle au sujet des droits de permis. Le 26 août, nous avons ramassé une bouée-espar rouge qui était à la dérive ; cette bouée a été ensuite placée sur le récif du Havre-du-Nord. Du 30 août au 3 septembre, nous nous sommes tenus près de l'endroit où l'*Adams* avait fait naufrage pour surveiller les opérations de la "Michigan Wrecking Company" et pour voir à ce que les débris fussent enlevés jusqu'à une profondeur de 26 pieds, conformément aux ordres du ministère. Le 30 septembre, j'ai transporté le juge Horn et sa suite à l'île Pelée, où une session de la cour de revision devait être tenue. Le 1er octobre, j'ai ramené le juge Horn à Windsor. Le 4 octobre, j'ai tenu une enquête au sujet du non-paiement des droits de permis par les pêcheurs de l'île Pelée.

Le 20, j'ai tenu une enquête relativement à la plainte faite par M. Macallum, de Dunnville, contre certains steamers de pêche américains.

Le 22, à la demande du percepteur Gott, d'Amherstburg, j'ai passé à l'endroit où le *Grand Traverse* avait fait naufrage et je n'y ai trouvé qu'une profondeur de 17 pieds; la "American Wrecking Company" avait prétendu qu'il y avait là une profondeur de 25 pieds.

Le 26, j'ai saisi des rets à mailler appartenant à des étrangers au large de la pointe de Morgan, près de Port-Colborne ; ces rets contenaient une petite quantité de poisson. Le tout a été vendu à Port-Colborne. Le 1er novembre, le commissaire des pêcheries du Canada, le professeur Prince, s'est embarqué à bord avec M. McGregor, député, et plusieurs autres ; on leur a fait faire le tour des îles canadiennes, et on les a ensuite ramenés à Windsor. Le 4 novembre, j'ai aperçu un remorqueur de pêche américain qui était à pêcher près de la frontière, de notre côté ; je lui ai donné la chasse, mais il a réussi à s'échapper. Je me suis alors rendu à Port-Stanley pour enlever la goélette *H. P. Murray*. Pendant les 2 ou 3 premiers jours le mauvais temps nous a empêché de travailler, mais le 8 les opérations ont commencé et à minuit toute l'eau qui se trouvait dans le navire naufragé avait été pompée. Le lendemain, la goélette a été sortie du port et conduite à l'est des jetées, où elle a été échouée hors de la voie de la navigation.

Le 18 et le 20, nous avons été occupés à enlever les bouées à gaz situées dans le passage de Pelée. Le 22, nous avons embarqué à bord les bouées-espars qui se trouvaient sur le bas-fond Grec et sur le récif du Chenal du Nord. Ces bouées ont été remises au gardien de phare Hackett, de l'île du Bois-Blanc. Le 26, vous avez inspecté le navire et passé en revue l'équipage; nous avons été très sensibles aux éloges que vous nous avez faits.

Le 28, nous sommes partis pour Owen Sound, où nous sommes arrivés le 3 décembre. Le 4, le navire a été désarmé et l'équipage congédié.

OBSERVATIONS.

Le service de patrouille qui se fait sur le lac Erié ne laisse rien à désirer.

Après avoir constaté que les mouvements du steamer étaient surveillés et signalés aux pêcheurs, je me suis mis à faire mes voyages à des intervalles irréguliers. Le capitaine Williams m'a informé qu'il avait entendu quelqu'un (un marchand de poisson étranger) dire qu'on ne pouvait jamais savoir où était le *Petrel.* A peu d'exceptions près, les remorqueurs étrangers se sont tenus dans les limites voulues. Les pêcheurs américains m'ont souvent demandé de leur dire où ils pourpourraient tendre leurs rets sans être inquiétés; je leur ai fourni de bonne grâce tous les renseignements dont ils avaient besoin pour s'orienter.

Durant l'automne, nous avons fait la patrouille constamment sur les frayères, et nous n'avons surpris personne à violer la loi.

La pêche sur le lac Erié a été presque partout plus forte que l'année dernière. La Compagnie de la Longue-Pointe a pris en dehors de la Longue-Pointe plus de poisson avec 7 rets qu'elle n'en avait pris l'année précédente avec 14 rets, en dedans et en dehors de la pointe. La pêche a aussi été bonne de la Longue-Pointe à la Pointe-Pelée, mais elle a été faible aux deux extrémités du lac.

Le nombre de milles parcourus par le *Petrel* pendant la saison a été de 16,301.

Le Capitaine J. T. Walbran, du *Quadra, Victoria, C.B.*, dit:—

Les opérations ont commencé le 3 janvier 1897, date où je suis parti de Victoria pour faire la patrouille dans le détroit Hecate, avec ordre d'avertir tous les navires de pêche étrangers qu'il ne leur serait pas permis de pêcher là ni dans les autres eaux territoriales de la Colombie-Britannique. J'ai établi mon quartier général à la baie du Refuge, sur l'île Porcher, et j'ai fait de fréquentes croisières dans les environs.

Au cours de ma patrouille, je n'ai rencontré qu'un seul navire de pêche américain. Ce navire, après avoir reçu mon avertissement, a gagné les eaux d'Alaska. Dans le détroit, pendant que j'ai été là, la pêche a été faite exclusivement par les steamers canadien *Capilano*, *Coquitlam* et *Thistle.*

Dans le courant du mois d'avril, j'ai été informé qu'environ 10 jours après le départ du *Quadra*, le steamer de pêche des Etats-Unis *Edith* avait fait son apparition dans le détroit, avec 3 voiliers, dont 2 avaient fait de l'anse Butler leur base d'opérations.

Le *Quadra* est retourné à Victoria au commencement de février, et pendant ce mois-là et le mois de mars, il n'a pas fait le service, l'équipage ayant été employé à nettoyer et à peinturer la cale, etc.

Le 27 avril, j'ai fait une courte croisière à Cla-oose pour tenir une enquête au sujet de certaines plaintes qui avaient été faites au ministère par le gardien de phare de Carmanagh.

Le 6 de juin je suis parti pour faire une croisière le long de la côte ouest de l'île de Vancouver. Je suis arrêté aux principaux villages sauvages et j'ai averti les gens que la pêche à la seine était strictement prohibée. Dans le détroit de Quatsino, deux nasses qui empêchaient les saumons de remonter les rivières Maad et du Marbre, et qui avaient été établies par les sauvages des environs, ont été détruites. Je suis retourné à Victoria le 16 juin. Le 28 juin, je suis parti pour faire une autre croisière le long de la côte ouest dans l'intérêt de ceux qui avaient armé des navires

pour chasser le phoque ; il s'agissait pour moi de voir à ce que les chasseurs sauvages qui avaient signé le rôle de l'équipage rejoignissent leurs navires respectifs. Tous les villages fréquentés par les goélettes de chasse furent visités et les sauvages promirent de rejoindre leurs navires. Cependant, quelques sauvages de l'île Catala, anse d'Esperanza, qui avaient été engagés par le capitaine de l'*Arietis*, refusèrent de tenir leurs promesses ; ils furent arrêtés et leur procès fut jugé à bord du *Quadra* par moi-même en ma qualité de magistrat stipendiaire. Après une enquête complète, les sauvages furent déclarés coupables, mais comme il y avait une foule de circonstances atténuantes en leur faveur, la cour fut ajournée pour 12 heures afin de permettre aux prisonniers de choisir entre ces deux alternatives: rejoindre leur navire ou subir la peine prescrite par le statut. Le lendemain matin, tous consentirent à s'embarquer, pourvu que le rôle de l'équipage fût modifié dans le sens dont on avait convenu tout d'abord, et la chose ayant été faite en ma présence, les sauvages se rendirent à bord de leur navire. C'est ainsi que cet incident fâcheux a été clos d'une manière satisfaisante pour tous les intéressés.

C'est très heureux que j'ai pu juger cette affaire sur les lieux, car si je n'avais pas été en position de le faire, il aurait fallu envoyer les prisonniers et les témoins à Victoria, ce qui aurait causé beaucoup de retard et de fortes dépenses aux propriétaires et au capitaine du navire.

Je suis retourné le 8 juillet. Le 20, je suis parti de Victoria pour l'anse de Rivers. Les gérants des fabriques de conserves établies sur cette anse m'avaient demandé de croiser près de là pendant quelque temps, vu qu'il y avait un grand nombre de navires de pêche des Etats-Unis dans les environs. A mon arrivée, les navires étrangers étaient disparus ; le bruit avait couru quelques jours avant que le croiseur était sur le point d'arriver. La majorité des propriétaires de fabriques de conserves s'étant plaints que l'endroit fixé pour la pêche dans la rivière Wannock se trouvait trop loin dans le haut de celle-ci, j'ai voulu voir par moi-même ce qui en était. J'ai constaté qu'on avait raison, et j'ai recommandé dans mon rapport au ministère en date du 28 juillet que le poste de pêche fût transféré à au moins 600 verges en descendant la rivière. Je suis reparti pour Victoria le 27 juillet.

Le 12 août, j'ai saisi à Becher-Bay une seine et un grand canot dont les sauvages de cet endroit se servent illégalement pour pêcher le saumon dans un but de commerce.

Le 29 du même mois, le *Quadra* a été mis à la disposition du ministère de l'intérieur, et je me suis rendu à Wrangel, Alaska, avec M. W. T. Jennings, arpenteur, et ses aides.

Le 30 septembre, le *Quadra* a été de nouveau mis à la disposition du ministère de l'Intérieur, et j'ai transporté l'honorable Clifford Sifton avec sa suite et un détachement de la police à cheval du Nord-Ouest à Skaguay et à Dyea. Le navire est resté à l'ancre 14 jours au large de Skaguay ; pendant ce temps-là le ministre et quelques autres personnes se sont rendus au lac Tagish par la passe de Dyea, revenant à Skaguay par voie de la passe Blanche. En retournant, nous avons visité Juneau, l'anse de Takee—dont le bout était complètement bloqué par les glaces—Port-Simpson et Mettah-cattah, arrivant à Victoria le 2 novembre.

Le 19 novembre, je me dirigeai vers la côte ouest de l'île de Vancouver, pour tenir une enquête au sujet de certaines plaintes faites contre les sauvages de Clayoquot, qui avaient été accusés de violer la loi en pêchant à la seine. Je constatai que ces plaintes étaient fondées, mais comme la pêche était finie pour la saison, je rassemblai les sauvages des environs et les réprimandai sévèrement. A mon retour, le 24, je transmis un rapport à ce sujet au ministère de la marine et des pêcheries.

Le CAPITAINE J. H. PRATT, *du croiseur Curlew*, dit:—

Le navire a passé l'hiver à Saint-Jean, N.-B., et les réparations nécessaires ont été faites à ses machines.

Ordre a été reçu de vous de mettre le navire en commission le 15 avril, et ce jour-là, le pavillon a été hissé et l'équipage a signé le rôle d'engagement. Des provisions ont été embarquées à bord, et le 16 nous nous sommes dirigés vers le district de Passamaquoddy. Les petits harengs avaient commencé à faire leur apparition

dans ces parages, et l'on en prenait beaucoup avec les nasses. Plusieurs pêcheurs des Etats-Unis avaient jeté l'ancre au large d'Eastport dans le but de se procurer de l'appât pour pêcher sur les bancs, mais ils ne purent en obtenir qu'une faible quantité.

Les poissons qui se prennent à la ligne commençaient aussi à arriver dans la baie en petits bancs, et les pêcheurs réussissaient assez bien.

Jusqu'au 5 de mai, j'ai été occupé à octroyer des permis pour l'établissement de nasses et à voir à différentes choses de concert avec les gardes-pêche. A cette date-là, je me suis rendu à Shelburne.

Là vous vous êtes embarqué à bord du navire et vous m'avez accompagné jusqu'à Yarmouth, me donnant vos instructions finales pour les opérations de la saison.

Nous avons croisé dans les environs du Cap de Sable jusqu'au 22 mai, alors que nous avons jeté l'ancre à Liverpool, au milieu d'une flotte de 16 goélettes de pêche des Etats-Unis. Le lendemain matin, nous sommes venus en vue de 31 autres bateaux pêcheurs venus aussi des Etats-Unis et stationnés près de l'île de Mosher.

A cette époque-là les maquereaux ont fait leur apparition le long de la côte et quelques coups de filets ont été faits par les navires pêchant à la seine.

Au commencement de juin, nous avons croisé à l'est d'Halifax, et le 4 nous sommes venus en vue de la flotte de pêche qui opérait entre White-Head et Louisbourg. On avait pris jusque-là très peu de poisson dans ces parages, à cause du mauvais temps et de la brume.

Le 8 de juin, nous sommes partis pour Sydney-Nord, mais nous n'avons pas trouvé de navires de pêche étrangers là.

Le lendemain, nous nous sommes dirigés vers l'ouest pour voir à ce que les règlements concernant le homard fussent observés dans les nombreux havres situés entre Canso et Halifax, et nous avons constaté que les pêcheurs et les fabricants de conserves se conformaient à la loi.

Nous sommes retournés dans la baie de Fundy le 19 juin, et nous avons appris en arrivant là que la pêche en général avait été assez bonne durant notre absence au Cap-Breton.

Conformément a vos ordres, le 20 juin, je me suis rendu à Saint-Etienne pour prendre part à la célébration du jubilé de la Reine. Nous avons été bien reçus par les autorités municipales.

Le jour du jubilé, des milliers de personnes ont visité le navire, et 14 des membres de l'équipage ont figuré dans la parade. J'ai aussi reçu ordre de vous de me trouver à Calais, Maine, pour la fête qui devait avoir lieu là le 5 juillet. Nous avons été cordialement reçus par le maire et les autres fonctionnaires civiques, et l'on nous a donné une place d'honneur dans la procession. Un grand nombre de citoyens ont inspecté le navire dans le courant de la journée.

Durant les mois de septembre et d'octobre, nous avons été occupés à empêcher la pêche illégale du homard à l'est d'Halifax, et le 5 octobre nous étions à Georgetown, I.P.-E, avec les autres navires de la flotte.

Nous avons pris part aux jeux organisés à ce dernier endroit par les préposés au service de protection des pêcheries, et les hommes de l'équipage du *Curlew* ont paru s'intéresser vivement à tout ce qui s'est fait. Au concours de tir tenu le premier jour des amusements, la jolie coupe d'argent qui avait été offerte en prix a été gagnée par un détachement de 5 hommes attachés au *Curlew*, après une lutte très chaude.

Je me permettrai de dire ici que ces jeux ne peuvent que produire le meilleur effet, en mettant en contact les uns avec les autres les membres des équipages des divers croiseurs et en leur donnant ainsi l'occasion de se mieux connaître.

Le 12 octobre, nous avons eu l'honneur d'escorter de Pictou à Charlottown le vaiseau-amiral *Acadia*, à bord duquel se trouvait lord et lady Aberdeen. A Charlottetown, l'équipage du *Curlew* ainsi que les matelots et les officiers des autres navires ont été passés en revue par Son Excellence le Gouverneur général.

Nous avons croisé sur la côte de la Nouvelle-Ecosse (pour empêcher la pêche illégale du homard) jusque vers le milieu de novembre, alors que vous nous avez ordonné de repartir pour la baie de Fundy.

Sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, à l'est d'Halifax, la pêche de la morue a été très pauvre pendant tout le cours de l'année, et c'est ce qui explique que tant de gens se soient permis de pêcher illégalement le homard. J'ai rencontré une foule de personnes que l'insuccès de la pêche à la ligne avait plongé dans la misère.

Avant notre départ, un triste accident est arrivé à Ship-Harbour. Un des bateaux envoyés pour visiter la côte a chaviré ; parmi les matelots qui le montaient se trouvait un jeune homme qui est tombé à l'eau et s'est noyé.

Le lendemain matin, le cadavre a été repêché à l'aide de grappins. Une enquête a été tenue, et le noyé a été expédié à sa famille à Tiverton, N.-E., par voie de Halifax.

Nous sommes arrivés dans la baie de Fundy le 20 novembre, et nous avons commencé tout de suite à recevoir les réclamations des pêcheurs pour primes. Cela et d'autres choses se rattachant aux pêcheries nous ont tenu occupés jusqu'au 12 décembre. A cette date-là, nous nous sommes dirigés vers Saint-Jean. L'équipage a ensuite été congédié et le croisseur désarmé. Le lendemain, le *Curlew* a été conduit dans le dock de Magee pour y passer l'hiver, et l'on s'est mis à inspecter les machines.

Une stricte surveillance a été exercée par les divers croiseurs sur toute l'étendue de la côte, et peu de navires de pêche américains ont été surpris à braconner. Les bateaux pêcheurs des Etats-Unis ont pris beaucoup moins de maquereaux que par le passé, quelques-uns d'entre eux n'ont pas même réussi à en pêcher un seul.

La pêche du homard sur la côte de la nouvelle-Ecosse a aussi été plus faible que dans ces dernières années, mais les prix payés aux pêcheurs ont été assez élevés.

ANNEXE B.

Liste des navires de pêche des Etats-Unis abordés par les croiseurs du gouvernement fédéral dans les eaux canadiennes, sur la côte de l'Atlantique et dans le golfe Saint-Laurent, durant la saison de 1897 ; avec indication du port d'attache et du tonnage de chaque navire, du nombre d'hommes à bord, etc.

N°	Nom du navire.	Port d'attache.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes.	Avec permis ou sans permis.	Date du départ.
1	Atlanta	Gloucester	98	18	Non	20 avril 1897.
2	Arthur Binney	Boston	112	17	Non	10 mai 1897.
3	Annie Wesley	Gloucester	88	19	Oui	28 mars 1897.
4	Alice R. Lawson	do	115	19	Oui	1er avril 1897.
5	Annie C. Hall	do	84	17	Non	20 mai 1897.
6	Annie Greenlow	do	102	17	Non	20 avril 1897.
7	Alice M. Parsons	do	72	17	Non	15 mai 1897.
8	Agnes E. Downs	do	80	17	Non	20 do 1897.
9	Arthur E. Story	do	98	18	Non	25 juin 1897.
10	A. R. Atwood	Waldoboro, Me	41	5	Non	10 août 1897.
11	Alice C. Jordon	Gloucester	82	17	Non	10 sept. 1897.
12	Bessie M. Devine	do	91	18	Oui	1er avril 1897.
13	Charles Levi Woodbury	do	100	17	Non	15 mai 1897.
14	Commonwealth	do	81	17	Non	5 do 1897.
15	Carrie E. Phillips	Provincetown	110	18	......	15 do 1897.
16	Cecil H. Lowe	Gloucester	75	13	Non	1er août 1897.
17	D. L. Grafton	Salem, Mass	38	11	......	15 do 1897.
18	Dora A. Lawson	Gloucester	119	17	......	20 mai 1897.
19	Davy Crockett	do	81	17	Oui.	1er sept. 1897.
20	E. C. Hussey	Beverly, E.-U	81	16	Non	
21	Electra	Gloucester	84	16	Oui	1er avril 1897.
22	Emma	Portland	77	16	Non	20 mai 1897.
23	Edith M. Prior	Gloucester	105	17	Non	10 do 1897.
24	Eva M. Martin	Ellsworth, Me	11	3	......	
25	Ella McDoughty	Portland	51	16	......	14 do 1897.
26	Elsie M. Smith	Gloucester	106	18	Non	10 avril 1897.
27	Elsie M. Rowe	do	35	15	Non	15 mai 1897.
28	Ellnora	do	85	17	......	5 juillet 1897.
29	Emma and Hellen	do	62	18	Non	1er do 1897.
30	Eben Parsons	do	86	13	......	20 do 1897.
31	Emma E. Wetherall	do	104	18	......	
32	Epes Tarr	do	67	16	Oui	25 juillet 1897.
33	Edward B. Holmes	do	68	13	Non	10 août 1897.
34	Ethel B. Jacobs	do	125	18	Non	10 sept. 1897.
35	Effie M. Morrisey	do	114	17	Non	10 do 1897.
36	Emma M. Dyer	do	74	14	......	15 octobre 1897.
37	Edward A. Rich	do	79	16	......	15 do 1897.
38	Frank A. Rackliff	do	99	17	Non	1er mai 1897.
39	F. W. Homans	do	63	14	Non	12 sept. 1897.
40	Florence	do	63	13	......	27 do 1897.
41	George Bothwell	do	65	8	Non	8 mai 1897.
42	Grayling	do	115	18	......	15 do 1897.
43	Gladstone	do	74	18	Oui	15 juin 1897.
44	George F. Edmunds	do	142	17	Non	10 sept. 1897.
45	Golden Hope	do	101	17	......	27 do 1897.
46	Hattie L. Palmer	Waldoboro, Me	30	3	......	
47	Henrietta Frances	Portland	73	17	......	15 mai 1897.
48	Hustler	Gloucester	92	17	Non	15 do 1897.
49	Harry L. Belden	Boston	117	18	......	10 mai 1897.
50	Helen F. Whidden	Gloucester	127	16	Non	12 do 1897.
51	Hattie H. Knowlton	Boston	34	9	......	15 août 1897.
52	Henry M. Stanley	Gloucester	110	16	Non	1er sept. 1897.
53	Herald of the Morning	do	68	16	Non	1er do 1897.
54	Hattie M. Graham	do	134	14	......	27 do 1897.
55	Harvard	do	106	17	Non	8 octobre 1897.
56	Hattie A. Heckman	do	105	19	......	5 do 1897.
57	Henry W. Longfellow	do	78	14	Non	25 sept. 1897.
58	Iolanthe	do	71	17	......	20 avril, 1997.
59	J. R. Atwood	Waldoboro, Me	42	3	......	10 do 1897.
60	Jennie B. Hodgdon	Gloucester	112	18	Non	5 mai 1897.
61	J. J. Clarke	do	68	16	......	15 avril 1897.

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

Liste des navires de pêche des Etats-Unis abordés par les croiseurs du gouvernement fédéral dans les eaux canadiennes, etc.—*Fin*.

N°	Nom du navire.	Port d'attache.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes.	Avec permis ou sans permis.	Date du départ.
62	J. G. Blaine	Gloucester	98	17	......	1er mai 1897.
63	John S. Presson	do	89	16	Non..	8 do 1897.
64	John Smith	do	62	14	Non..	15 juillet 1897.
65	Julia E. Whalen	do	96	18	Yes...	6 sept. 1897.
66	Josie M. Calderwood	do	86	15	...	26 do 1897.
67	James A. Garfield	do	70	12	Non..	10 octobre 1897
68	Lotona	do	103	17	Non..	20 avril 1897.
69	Louis & Rosie	Booth-Bay, Me	74	17	Non.	15 mai 1897.
70	Lucille	Gloucester	99	17	.....	15 do 1897.
71	Landseer	do	94	15	Oui. .	20 août 1897.
72	Lena & Maud	do	75	17	Non..	10 sept. 1897.
73	Lizzie M. Centre	do	77	17	Non..	10 do 1897.
74	Lizzie A. Parkhurst	do	115	18	Oui...	20 do 1897.
75	Lorna Doon	Essex, Mass	69	13	Non..	1er octobre 1897.
76	M. S. Ayer	Gloucester	76	16	Non..	8 mai 1897.
77	Maggie & May	do	88	19	Oui...	15 avril 1897.
78	Mabel D. Hines	Beverly, E.-U	92	18	Oui...	7 do 1897.
79	Margaretta	do	107	18	Oui...	15 do 1897.
80	Mystery	Gloucester	114	16	Oui...	1er do 1897
81	Madonna	do	104	18	Oui...	5 do 1897.
82	Marathon	do	46	7	Non..	20 do 1897.
83	Mist	do	68	16	Oui...	8 mai 1897.
84	Mariner	do	107	17	...	18 do 1897.
85	Margie Smith	do	58	17	......	15 do 1897.
86	Monitor	do	104	17	....	6 juin 1897.
87	Mary F. Smith	Waldoboro, Me	32	2	....	
88	Maddena	Gloucester	110	18	. .	31 juillet 1897.
89	Marshall L. Adams	Provincetown	125	18	Oui...	8 octobre 1897.
90	Mary Story	Gloucester	63	10	Non..	20 sept. 1897.
91	Nellie G. Davis	Friendship, Me	36	3	....	
92	Nellie Dixon	Boston	105	18	Non..	8 mai 1897.
93	Notice	Gloucester	63	12	Non..	15 do 1897.
94	Norumbega	do	120	16	Non..	20 do 1897
95	Nellie M. Davis	do	89	17	.....	1er do 1897.
96	Nellie Burns	Portland	45	14	Oui...	25 juin 1897.
97	Orpheus	Gloucester	105	16	.....	8 avril 1897
98	Oliver Wendell Holmes	do	101	17	Non..	15 mai 1897.
99	Orient	do	89	16	.....	14 do 1897.
100	Oresa	do	80	16	Non..	10 sept., 1897.
101	Parthea	do	77	19	Oui...	1er avril 1897.
102	Pinta	do	94	18	Oui...	20 sept. 1897.
103	Ruth M. Martin	Boston	94	17	Non..	5 mai 1897.
104	Ralph Hodgdon	Gloucester	86	16	Non..	15 do 1897.
105	Richard Lester	do	69	16	Non..	8 do 1897.
106	Ralph Eaton	do	68	15	Oui...	25 juillet 1897
107	Reporter	do	78	16	Oui...	25 do 1897.
108	Robin Hood	do	88	17	Non..	1er octobre 1897.
109	Speculator	do	104	17	Non..	
110	Sea Fox	Provincetown	105	17	Non..	14 mai 1897.
111	Senator Salisbury	Gloucester	102	18	Oui...	1er avril 1897.
112	Senator	do	104	17	.....	6 juin 1897.
113	S. F. Maker	do	104	17	Non..	10 sept. 1897.
114	Volunteer	do	102	18	Oui...	16 mai 1897.
115	Vigilant	do	78	15	....	10 sept. 1897.
116	Viking	do	62	14	.....	6 octobre 1897.
117	Winona	do	104	18	Oui...	1er avril 1897.
118	William E. McDonald	do	93	16	.....	1er mai 1897.
119	W. F. Whitten	do	127	17	....	8 do 1897.
120	W. A. Morrisey	do	117	18	......	31 juillet 1897.
	Total		10,360	1,872	.....	

Memo.—13 navires sont partis le ou avant le 10 avril.
9 do entre le 10 avril et le 1er mai.
33 do do 1er mai et le 15 mai.
12 do do 15 mai et le 1er juin.
56 do après le 1er juin.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES PÊCHERIES.

Le nombre des stations pour le service des dépêches est toujours le même, soit 55 en tout. M. Hutchins, le préposé à l'expédition des dépêches, à Halifax, m'a tenu ainsi que le public parfaitement au courant des mouvements des poissons, et a rempli ses devoirs à ma satisfaction.

Vous trouverez ci-après la liste des expéditeurs des dépêches, ainsi que le rapport annuel du bureau de renseignements concernant les pêcheries.

Le tout très respectueusement soumis.

O. G. V. SPAIN,
Commandant du service de protection des pêcheries du Canada.

Marine et Pêcheries—Division des Pêcheries.

Liste des expéditeurs de dépêches du bureau des pêcheries en dehors du service civil.

Résidence.	Nom.	Allocation. $ c.
Beaver-Harbour, N.-B	E. W. Cross	15 00
Bloomfield, I.P.-E	John Doyle	15 00
Caraquet, N.-B	Mlle E. D. Chenard	15 00
D'Escousse, C.-B	R. F. Bourke	15 00
Escuminac, N.-B	J. J. Keary	15 00
Gaspé, P.Q	J. J. Annett	15 00
Grand-Manan, N.-B	E. A. Calder	15 60
Grande-Rivière, P.Q	Mme John Carbery	15 00
Ingonish, C.B	E. B. Burke	15 00
Isaac's-Harbour, N.-E	S. R. Giffin	15 00
L'Ardoise, C.-B	John McIsaac	15 00
Longue-Pointe, P.Q	John Vibert	15 00
Lunenburg, N.-E	W. A. Zwicker	15 00
Iles de la Madeleine	J. A. LeBourdais	15 00
Meat-Cove, C.-B	Alex. B. McDonald	15 00
Pointe-Newport, P.Q	Mme Meunier	15 00
Paspébiac, P.Q	Mlle Ada Beck	15 00
Percé, P.Q	Mlle Kate Beck	15 00
Pointe-Saint-Pierre, P.Q	Mme P. Bond	15 00
Riviere-du-Saumon, N.-E	J. H. Whitman	15 00
Sept-Iles, P.Q	P. R. Vignault	15 00
Shippégan, N.-B	Mme A. Hamon	15 00
Pointe-Sud-Ouest, Anticosti	Mlle Grace Pope	15 00
Whitehead, N.-E	C. H. Felthmate	15 00
Yarmouth. N,-E	F. L. Hatfield	15 00

Liste des expéditeurs de dépêches du bureau des pêcheries ayant un emploi dans le service civil.

Résidence.	Nom.	Allocation. $ c.
Alberton, I.P.-E	J. P. Brennan	15 00
Arichat, Ouest, C.-B	C. P. LeLacheur	15 00
Bayfield, N.-E	E. G. Randall	15 00
Campobello, N.-B	A. J. Clarke	5 00
Canso, N.-E	Thos. C. Cook	15 00
Cheticamp, C.-B	S. Aucoin	5 00
	C. E. Aucoin	10 00
Digby, N.-E	J. M. Viets	15 00
Gabarus, C.-B	R. McLean	15 00
Georgetown, I.P..E	Chas. Owen	15 00
Hawkesbury, C.-B	J. C. Bourinot	15 00
Liverpool, N.-E	J. H. Dunlop	15 00
Lockeport, N.-E	J. R. Ruggles	15 00
Louisburg, C.-B	P. O'Toole	15 00
Mabou, C.-B	Louis McKeen	15 00
Malpeque, I.P.-E	J. M. McNutt	15 00
Margaree, C.-B	M. A. Dunn	15 00
Musquodoboit-Harbour, N.-E	George Rowlings	15 00
North-Sydney, C.-B	A. G. Hamilton	15 00
Petit-de-Grat, C.-B	P. T. Fougère	15 00
Port-Hood, C.-B	E. D. Tremaine	15 00
Port-La Tour, N.-E	J. W. Taylor	15 00
Port-Medway, N.-E	E. E. Letson	15 00
Port-Mulgrave, N.-E	David Murray	15 00
Pubnico, N.-E	J. A. D'Entremont	15 00
Sand-Point, N.-E	R. H. Bolman	15 00
Spry-Bay, N.-E	W. C. Henley	15 00
Sainte-Anne, C.-B	D. McAulay	15 00
Saint-Pierre, C.-B	D. Urquhart	15 00

ANNEXE C.

RAPPORT DÉTAILLÉ DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES PÊCHERIES.

HALIFAX, N.-E., 30 novembre 1897.

Commandant O. G. V. SPAIN,
Préposé au service de protection des pêcheries du Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du bureau de renseignements concernant les pêcheries pour la dernière saison de pêche (du 1er mai au 15 octobre 1897).

NOUVELLE-ÉCOSSE.

BAYFIELD.

Les harengs sont arrivés en abondance vers la fin d'avril et pendant la première semaine de mai ; plusieurs rets ont donné 4 barils chacun. Bien qu'on n'ait pris peu de chose pendant les dernières semaines de mai et de juin, la moyenne a été assez bonne.

Les homards ont été signalés en faibles quantités le 4 de mai. Il n'en a été pris que peu pendant tout le cours de la saison, sauf à partir du 18 jusqu'au 24 de juin, inclusivement. L'on prétend que la pêche du homard a été meilleure qu'en 1896.

Les maquereaux n'ont fait leur apparition, cette année, que vers le 19 juin, et à partir de cette date-là des coups de filets faibles mais réguliers ont été faits jusqu'au 19 août, alors qu'une légère amélioration s'est produite jusqu'au 3 septembre. La pêche a été bonne dans l'ensemble. Pendant le reste du mois de septembre de grands vents du nord ont régné dans la baie et il n'a pas été pris de maquereaux du tout.

Des saumons ont été pêchés pour la première fois le 15 juin, mais comme les rets n'avaient pas tous été tendus, on a pris peu de chose jusqu'au 27. A partir de cette date-là, la situation a été en s'améliorant jusque vers le 12 juillet. L'on n'a fait ensuite que de faibles coups de filets jusqu'à la fin de la saison. La pêche du saumon dans l'ensemble est, paraît-il, la plus faible qui ait jamais été faite eu égard au nombre de rets tendus.

CANSO.

Morue.—La pêche de la morue près de la côte n'a guère été meilleure qu'en 1896. Le nombre des bateaux-pêcheurs a été à peu près le même que l'année dernière, et la boitte a été aussi abondante que d'habitude.

Il faut admettre que le nombre des morues va graduellement en diminuant sur les pêcheries côtières. Il est difficile d'expliquer la chose. C'est probablement dû dans une certaine mesure aux trappes à homard qui bordent le rivage jusqu'au 1er ou au milieu de juillet. L'augmentation dans le nombre des navires de pêche, des steamers, et des voiliers qui circulent sur les eaux côtières, a aussi contribué sans doute à amener ce résultat.

Ceux qui ont pêché pendant l'été sur les bancs ont bien réussi en général. La pêche faite par les navires de la Nouvelle-Ecosse a atteint la moyenne. Peu de navires partent pour pêcher au commencement du printemsps, et plusieurs ne font qu'un voyage par année, se mettant en route à la fin de mai ou au commencement de juin. La pêche durant le printemps a été, somme toute, faible.

Egrefin.—La pêche de l'égrefin a manqué, au printemps, mais pendant l'été on a obtenu de meilleurs résultats qu'en 1896. Durant le mois de septembre, il a été pris 5 fois moins d'égrefins qu'à la même époque l'année dernière. Au moment où j'écris (23 octobre) la situation semble s'améliorer. Une maison d'ici a envoyé un steamer faire la pêche sur le Fond du Milieu (*Middle Ground*), qui se trouve à une distance de 45 milles. Les résultats obtenus jusqu'ici ont été désappointants, quelques égrefins seulement ayant été pris, mais il est encore trop tôt pour dire que l'entreprise a échoué. Ce steamer a pêché de grandes quantités de morues sur le banc de Canso, distant de 25 milles ; l'on a pris jusqu'à 30,000 livres de morue en une seule journée.

Durant l'automne, les eaux baignant cette côte fourmillent de chiens de mer, qui nuisent beaucoup à la pêche des poissons comestibles. A un moment donné, les gens à bord du steamer *Sea Bird*, qui étaient à pêcher l'égrefin, ont trouvé un chien de mer presque à chaque hameçon. Il est à regretter que l'on ne puisse tirer parti de ce poisson.

Maquereau.—Au printemps et pendant l'été, la pêche du maquereau a été faible dans la plupart des localités. D'assez bonnes prises ont été faites dans la baie de Chedabouctou, mais sur la côte ouest et sur le littoral du Cap-Breton l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Les pièces qui ont été prises étaient très grosses, pesant en moyenne environ 2 livres chacune, plusieurs ayant près du double de ce poids. Il reste à savoir ce que sera la pêche d'automne, mais comme les maquereaux ont été très rares dans la baie du Nord, les pêcheurs ne s'attendent pas à prendre grand-chose.

Les maquereaux pris depuis le commencement de l'automne varient de taille, ne pesant guère plus d'une livre et demie, et ne paraissent pas appartenir au même banc que ceux qui ont passé au nord dans le cours du mois de juin. Il s'agit de savoir ce qu'est devenu le banc en question. Le bruit a couru, l'année dernière, que des maquereaux avaient été vus en grandes troupes sur la côte du Labrador, et cette année, un navire du Massachusetts est parti pour ces parages-là à la poursuite des maquereaux. Le résultat des opérations de ce navire n'est pas encore connu.

Hareng.—Pendant les mois de juin et de juillet, la pêche du hareng gras a manqué sur toute la ligne. Au mois d'août de bonnes prises ont été faites en certains endroits, notamment dans le voisinage du banc d'Isaac, à l'extrémité occidentale de ce comté. Le hareng maigre est si peu en demande que l'on ne s'occupe guère de le pêcher et de le saler.

Le hareng a cessé d'être un élément important dans la production des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse. Ce poisson est employé en grande quantité dans quelques parties de la province comme appât pour la pêche du homard (il en est consommé 5,000 barils de cette façon à Clarke's-Harbour, tous les ans), mais l'on ne s'en sert presque plus pour l'alimentation. Les prix ont été bas.

Merluche.—Il se prend peu de merluches ici. La baie George et les eaux avoisinant l'Ile du Prince-Edouard paraissent être les habitats de la merluche à l'extrémité orientale de la Nouvelle-Ecosse. Il serait intéressant de constater jusqu'à quel point l'on réussirait en se servant de la ligne anglaise ou à loutre sur le fond uni de ces eaux. Si l'expérience était couronnée de succès, la question de la boitte, qui embarrasse tant les pêcheurs opérant dans ces parages, se trouverait résolue, et l'on serait en mesure de prendre en bien plus grande quantité un poisson qui est de plus en plus recherché par les consommateurs et les marchands. En outre, l'on n'aurait plus à redouter les chiens de mer.

Homard.—La pêche du homard sur la côte a été plus faible que l'année dernière. C'est dû aux grands vents qui ont régné durant le mois de juin, détruisant les engins des pêcheurs et arrêtant presque complèment les opérations. Ceux qui ont pêché pendant le mois de juillet ont trouvé des homards en abondance. Les prix ont été assez élevés, ce qui a permis aux pêcheurs de se rattraper.

Il semble y avoir une multitude d'opinions sur la question de savoir quelles sont les meilleures mesures à prendre pour restreindre la pêche du homard et empêcher la disparition de ce crustacé. La loi actuelle fixant le temps prohibé est suffisante, et devrait être appliquée. A l'heure qu'il est, elle n'est pas mise en vigueur, et il se fabrique beaucoup de conserves illicitement. Le règlement déterminant la longueur

des homards à prendre n'est pas appliqué et ne peut pas l'être. Il vaudrait mieux l'abroger. Je dirai la même chose du règlement relatif aux homards œuvés.

Seiche.—La seiche a été rare sur cette partie de la côte. Reste à savoir si l'absence de ce poisson, qui a son importance comme appât, ne sera que temporaire ou si elle durera longtemps, comme la chose est arrivée il y a quelques années. Les prix pour le poisson salé (à l'exception du maquereau) ont été bas cette année. Somme toute, la saison de 1897 a été défavorable à la plupart de ceux qui se sont occupés de pêche.

DIGBY.

La morue n'a pas été signalée avant le 11 mai, et pendant quelques jours d'assez bonnes prises ont été faites. Puis, la morue s'est faite rare, et sauf vers le milieu de juin, où d'assez bons résultats ont été obtenus, les prises ont été faibles mais régulières jusqu'à l'expiration de la saison. Durant les mois d'août et de septembre, les chiens de mer ont beaucoup nui aux opérations; ces poissons sont de plus en plus nombreux chaque année et restent plus longtemps qu'autrefois dans la baie. Vers la fin de la saison, la boitte a manqué et le temps a été mauvais. La pêche totale est portée à 5,969 livres.

Egrefin.—Sauf quelques bonnes prises faites vers le milieu de juin, ce poisson a été rare depuis le 6 de mai jusqu'au 9 de septembre, alors que la situation s'est quelque peu améliorée, et d'assez bonnes prises ont été faites jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est portée à 10,000 livres.

La merluche a fait son apparition le 14 mai et a abondé pendant tout le cours de la saison ; la pêche totale est portée à 18,520 livres.

Le flétan a fait son apparition en assez grande abondance le 6 de mai, mais la pêche de ce poisson a été pauvre, soit 3,'80 livres.

Hareng.—Ce poisson disparaît graduellement. Cela est dû à plusieurs causes :—

1. Contamination des eaux côtières par l'appât putride que l'on met dans les trappes à homard.

2. Pêche du hareng, la nuit, avec des torches.

3. Prise de plusieurs millions de jeunes harengs pour les sardineries (c'est probablement la principale cause). Tout cela a eu pour effet soit de détruire les harengs ou de les tenir éloignés pendant tant d'années qu'ils ont fini par trouver d'autres habitats. Aussi, les pêcheurs de ce district sont-ils forcés de chercher et d'acheter de la boitte sur la côte nord ou ailleurs, au risque de perdre beaucoup de temps et de faire de fortes dépenses. La pêche totale du hareng est portée à 236 barils.

A ce propos, je crois devoir citer l'article suivant qui a paru dans le *Herald* d'Halifax, numéro du 16 novembre :—

" Le steamer *Westport* a fini ses voyages réguliers entre les ports de Sainte-Marie et Weymouth. La saison dernière, la Compagnie de Navigation Insulaire, à laquelle appartient le *Westport*, a fait faire à ce navire un service hebdomadaire entre Westport et Saint-Jean. Cela a été d'une grande commodité non seulement pour le public voyageur et les marchands de l'île Longue et de l'île Briar, mais encore pour les pêcheurs. Jusqu'ici les navires qui arrivaient le samedi avec le poisson pris pendant la semaine ne pouvaient regagner les fonds de pêche qu'au bout de 7 ou 10 jours, attendu qu'il leur fallait remonter la baie de Fundy pour se procurer de la boitte. Or, dès que le service en question a été inauguré, le *Westport* s'est mis à apporter de 20 à 30 barils d'appât frais, le samedi, et tous les navires ont pu s'approvisionner de boitte et retourner aux pêcheries le lundi, ce qui a permis aux pêcheurs de faire une meilleure pêche, et partant, un fort montant d'argent a changé de mains et tout le monde a profité de la chose. Un subside a été demandé au gouvernement fédéral pour cette ligne, et il est à espérer qu'une allocation sera accordée l'année prochaine."

Le homard a fait son apparition le 6 de mai, et la pêche en a été assez bonne jusqu'au 28 de juin, bien que le mauvais temps ait beaucoup nui aux opérations. Le rendement de ce crustacé est porté à 336 barils, contre 1,247 barils en 1896. Si la pêche se fait pendant l'hiver et le printemps, comme par le passé, il est à craindre que l'on n'obtiendra que de piètres résultats l'année prochaine. La pêche d'hiver est considérée par beaucoup de personnes comme étant la principale cause de la

disparition graduelle du homard, Les pêcheurs et les fabricants de conserves s'accordent tous à dire que si l'on veut empêcher l'extinction complète de ce crustacé de valeur, il faudra faire de nouveaux règlements quant à la taille des homards à prendre et aux époques où il sera permis de pêcher.

HALIFAX.

Le maquereau a été signalé en grands bancs au large du port le 4 octobre, et des coups de filets variant entre 40 et 200 barils ont été faits. Les pièces prises étaient d'excellente qualité.

Homard.—Dans le cours de la dernière saison, il a été exporté d'Halifax aux Etats-Unis les quantités suivantes de homards :—

Trimestre de mars	1897,	1180	barils	évalués à	$ 8,426
" juin	"	4485	"	"	38,489
" sept.	"	383	"	"	8,203
Total		6048			$55,118

HAVRE D'ISAAC.

La morue a été signalée en assez grande abondance le 14 de juin, mais les prises pendant la plus grande partie de la saison ont été faibles. Durant le mois d'octobre les pêcheurs ont obtenu de très bons résultats. La pêche, dans l'ensemble, a atteint la moyenne.

Egrefin et flétan.—Il n'a été pris que peu de ces poissons durant la saison.

Le hareng a fait son apparition le 12 mai, et a été assez abondant pendant tout le cours de la saison ; il en a été pris 3,000 barils entre New-Harbour et Beckerton.

Les homards ont été signalés le 5 de mai en faibles quantités, mais par suite du mauvais temps il en a été pris peu durant ce mois-là. Au commencement de la saison, les pêcheurs ont perdu beaucoup de trappes, ce qui explique jusqu'à un certain point l'insuccès des opérations.

Le maquereau a fait son apparition le 8 de juin, mais il n'en a été pris que quelques barils durant la saison.

LIVERPOOL.

Le gasparot a été pêché en faible quantité du 3 mai au 4 juin.

La morue a été signalée le 15 de mai, mais les prises, à peu d'exceptions près, ont été faibles jusqu'au 8 de septembre, alors que la situation s'est améliorée, et la pêche, dans l'ensemble, a été assez bonne jusqu'au 15 d'octobre. A la fin de mai et au commencement de juin, de bons résultats ont été obtenus sur les fonds de pêche du large, mais par la suite la boitte a manqué et l'on n'a pas pris grand'chose.

L'égrefin, bien qu'il ait été signalé le 18 juin, n'a pas été pêché régulièrement avant le 22 juillet. A partir de cette date, les prises ont été faibles jusque vers le 8 septembre ; puis la pêche, somme toute, a été assez bonne jusqu'à la clôture de la saison.

Hareng.—Le 15 de mai, les bateaux opérant au large ont signalé la présence du hareng, et la pêche moyenne par bateau a été d'environ ½ baril.

Le 22 de mai et le 4 de juin, de grandes quantités de hareng ont été signalées sur les pêcheries du large, mais il n'en a pas été pris de la côte avant le 16 août. A partir de cette date-là jusqu'au 15 octobre, les prises ont varié entre ½ baril et 5 barils par bateau.

Le homard a été signalé le 3 de mai, et sauf quelques bonnes prises faites du 12 au 15 de mai inclusivement, la pêche de ce crustacé a été faible jusqu'à la fin de la saison. Vers le 28 mai et le 11 juin, un grand nombre de trappes ont été détruites par les vagues.

Le maquereau a été signalé pour la première fois le 20 de mai, date où un navire américain a pris à la seine 14 barils de gros maquereaux. Aucune prise n'a été faite par les bateaux de la localité avant le 11 juin. Ensuite, le maquereau n'a pas été signalé avant le 14 août, et à partir de cette date-là jusqu'au 15 octobre, les prises ont été faibles et irrégulières.

La seiche a été très rare cette saison, et la pêche en a été faible pendant tout le mois de juillet.

LOCKPORT.

La morue a été signalée en assez grande quantité le 10 de mai, et malgré que le temps ait été mauvais, un bateau en a pris 11 quintaux. Pendant le reste du mois, le temps a continué à être très orageux, et les meilleures prises n'ont été que de 12 à 72 quintaux, bien que le hareng abondât. Pendant tout le cours du mois de juin, le temps a été à peu près le même qu'en mai et a nui aux opérations. Le 11 de juin une violente tempête a éclaté, et pendant le reste de ce mois-là les prises ont été faibles et la boitte a manqué. Le 29 de juin, les chiens de mer ont fait leur apparition, mais n'ont guère été nuisibles. Le 3 juillet, comme la seiche était abondante sur les fonds de pêche, la situation s'est quelque peu améliorée, et les prises durant tout le cours du mois ont été assez bonnes dans l'ensemble. Pendant le reste de la saison, la pêche côtière a été maigre et la boitte rare, mais du 12 août au 24 septembre l'on a obtenu de bons résultats sur les pêcheries du large. La pêche totale est un peu au-dessous des chiffres de l'année 1896. Il a été extrait 400 barriques (14,000 gallons) d'huile de foie de morue.

Peignes.—Durant la dernière saison, il a été pris 1,130 barils de peignes; le tout a été employé comme appât.

Egrefin.—Bien qu'il n'ait pas été signalé, ce poisson paraît avoir été pêché en petite quantité.

Merluche.—La merluche, non plus, n'a pas été signalée, mais le rendement de ce poisson accuse une très forte augmentation.

Flétan.—Du 17 mai au 25 juillet, des prises faibles et irrégulières ont été signalées. La pêche totale du flétan est portée à 3,000 livres.

Hareng.—Bien qu'il ait été signalé en abondance dès le 17 mai, n'a pas été pêché près du rivage avant le 5 d'août, alors que de faibles coups de filets ont été faits à Green-Harbour ; et jusqu'à la fin du mois les prises ont varié entre 40 pièces et un baril par rets. Du 1er au 17 septembre, la pêche a été médiocre, mais le 18, d'excellents résultats ont été obtenus, et pendant quelques jours de très bons coups de filets ont été faits. A partir du 21 septembre jusqu'au 11 d'octobre, le hareng a été rare sauf à Green Harbour, où il abondait le 6 octobre. Le 11 octobre, des harengs ont été vus en grande quantité dans le port et l'on s'attendait à faire de très bons coups de filets. La pêche totale, en sus de ce qui a été employé comme boitte et pour la consommation locale, est portée à 3,000 barils (60,000 livres), soit une augmentation de 1,000 barils sur le chiffre de l'année dernière.

Homard.—A l'exception de quelques bonnes prises durant la seconde et la dernière semaine de mai, la pêche de ce crustacé a été maigre pendant tout le cours de la saison. Vers la fin de mai, les pêcheurs ont perdu beaucoup de trappes.

Nombre de homards vivants pris pour l'exportation	131,660
do mis en conserves (52,000 liv.)	1,100 caisses.

Le maquereau, bien qu'il ait été signalé près de ce poste le 29 mai, n'a pas été pêché avant le 17 juin, alors que 50 pièces ont été prises avec un rets. On n'a plus entendu parler du maquereau jusqu'au 10 septembre, date où il a fait son apparition en assez grande abondance à Nest-Head. Durant la première semaine d'octobre, de faibles prises ont été faites à l'île Raen. La pêche totale de ce poisson est portée à 3 barils (600 livres).

CAPTURE DU POISSON A LA STATION DE LOCKEPORT POUR 1897.

	Liv.		Liv.
Quantité totale de poisson p. 6 navires.	3,194,150	Proportion, morue	4,291,872
do 18 do	689,200	do égrefin	65,923
Bateaux de Port-Hébert à Blue-Island.	511,550	do petite morue	31,711
		do merlan	4,394
Total	4,394,900	Total	4,394,900

LUNENBURG.

La morue a été pêchée en assez grandes quantités depuis le 22 mai jusqu'au 1er juin, mais à partir de cette dernière date l'on n'a obtenu que de piètres résultats, surtout à cause de la rareté de la boitte. La pêche entière a été très médiocre. La pêche a été bonne sur la baie de Quero, le Grand-Banc et dans la baie du Nord ; très bonne sur le banc du Milieu, et dans la partie ouest du Labrador; et faible sur le banc de l'Ouest. Somme toute, le rendement de la morue a dépassé la moyenne. Vous trouverez ci-après une liste des navires qui ont opéré sur les bancs de ce district, avec indication de leurs prises respectives.

L'égrefin a été pêché en fortes quantités depuis le 24 juin jusqu'au 1er juillet, alors que les bateaux en ont pris en moyenne 2 quintaux. Mais ensuite les prises ont été faibles, par suite de la rareté de la boitte. Le rendement total de l'égrefin a été au-dessous de la moyenne.

Hareng.—On a commencé à pêcher le hareng sur les bancs le 21 mai, et à partir de cette date-là de bons résultats ont été obtenus jusqu'au 26. Ensuite, il n'a pas été pris plus de 5 barils de ce poisson. La pêche du hareng est considérée comme la plus faible qui ait jamais été faite.

Homard.—La pêche du homard a commencé le 1er janvier et s'est terminée le 30 juin. Les homards pris pendant les mois de janvier, février, mars et avril ont été expédiés vivants aux Etats-Unis, et bien que les prix aient été élevés, les résultats obtenus ont été peu satisfaisants.

Maquereau.—La pêche du maquereau a commencé le 21 mai, et à partir de cette date les bateaux ont pris en moyenne 50 grosses pièces tous les jours jusqu'au 31. Du 4 au 10 juin, la moyenne a été de 25 pièces de taille moyenne. Pendant tout le cours du mois d'octobre on a pris peu de chose. La pêche du maquereau, dans l'ensemble, a été très faible.

Saumon.—Le 21 mai, on lisait dans le *Chronicle*, d'Halifax, que très peu de saumons avaient été pêchés dans la rivière LaHave, la saison dernière, mais qu'il en avait été pris plusieurs à Cherryfield.

La seiche a été rare près de la côte, la saison dernière, ainsi que sur le banc de Quero et le Grand-Banc. Il n'en a pas été pris du tout sur le banc du Milieu.

Chiens de mer.—Ces poissons destructeurs sont de plus en plus nombreux chaque année et éloignent les autres poissons. On demande que le gouvernement alloue une prime aux personnes qui les pêcheront, vu qu'ils n'ont aucune valeur.

FLOTTE DE LUNENBURG.

Port.	Nombre de navires.	Pêche.
		Qtx.
Lunenburg	59	93,150
do Baie du Nord	5	4,900
do Labrador	4	5,400
La-Have	38	66,785
do Baie du Nord	10	9,100
do Labrador	13	11,700
Baie Mahone	9	14,900
do Labrador	9	5,565
Total	147	211,500

HAVRE DE MUSQUODOBOIT.

Le gasparot a été pêché en faibles quantités du 31 mai au 4 juin. Le rendement total de ce poisson a été d'environ ⅞ moins considérable que l'année dernière.

La morue a été signalée le 27 mai, et la pêche en a été faible jusqu'au 29 juin, alors qu'une amélioration s'est produite, et l'on a obtenu de bons résultats jusqu'au 5 d'août. Durant le reste de la saison, les prises ont varié. La pêche totale des bateaux côtiers dans ce district, qui s'étend de Dartmouth à Tangier, sera d'environ 50 pour 100 du chiffre de l'année dernière. Les navires qui sont partis de ce port-ci pour aller opérer dans la baie du Nord ont rapporté d'assez grandes quantités de morues.

L'égrefin a fait son apparition le 5 de juillet, et ses fluctuations ont été à peu près les mêmes que celles de la morue. Le rendement total de ce poisson n'a pas dépassé les ⅝ du chiffre de l'année dernière.

Le hareng a fait son apparition le 16 juin et a été exceptionnellement rare pendant tout le cours de la saison ; il en a été pris à peine assez pour appâter les lignes. La pêche d'automne (jusqu'au 1er novembre) sera d'envoron 25 pour 100 du chiffre de l'année 1896.

Le homard a été assez abondant pendant les mois d'avril et de mai, mais le mauvais temps qu'il a fait constamment a beaucoup nui aux opérations. Des homards ont été vus en grandes quantités entre Chezzetcook et Clam-Harbour durant la seconde semaine de mai. Somme toute, la production des conserves sera à peu près la même qu'en 1896.

Le maquereau a été excessivement rare. Le rendement de ce poisson n'a pas dépassé 25 barils.

Le saumon a aussi été très rare la saison dernière ; 35 pièces seulement ont été prises dans ce district.

PORT-LA-TOUR.

Le hareng a fait son apparition, comme d'habitude, le 3 mai, en assez grandes quantités, mais par suite du mauvais temps il n'en a pas été pêché pour la peine d'en parler avant le 11. A partir de cette date, des prises faibles et régulières ont été faites jusqu'au 15 juin. Le 10 de mai, le hareng a été signalé en abondance à Mill-Stream (Barrington). L'on n'en a plus vu après cela.

Morue.—Durant les premiers 19 jours de mai, le temps a été trop orageux pour permettre de pêcher la morue, et les pêcheurs ont tourné leur attention du côté du homard. Le 20, les opérations ont commencé, la pêche moyenne étant d'un quintal par homme. Du 23 au 29, d'assez bonnes prises ont été signalées, bien que le temps fût défavorable, et du 30 mai au 3 juin, d'excellents résultats ont été obtenus près de la côte. A partir de cette dernière date jusqu'au 28 juin, la pêche moyenne a été d'un quintal par homme ; mais après cela les prises, quoique assez régulières, ont été faibles, par suite de la rareté de la boitte, du mauvais temps et de la présence des chiens de mer. Durant la seconde semaine de septembre, la morue a été signalée en abondance au large. On calcule que le rendement de ce poisson sera d'environ 20 pour 100 moins considérable que l'année dernière, soit à peu près 1,000 quintaux.

Chose singulière, cette année, les morues ne paraissent pas avoir suivi comme d'habitude les harengs ; et depuis que le hareng a fait son apparition, cet automne il y a eu très peu d'amélioration dans la pêche de la morue.

L'égrefin n'a pas été signalé, cette année, avant le 2 juillet ; à partir de cette date-là les prises ont été faibles jusqu'au 25 septembre. La pêche totale de ce poisson est portée à 300 quintaux.

Le hareng n'a pas fait son apparition, la saison dernière, avant le 13 d'août, alors que la meilleure pêche s'est chiffrée par 30 petites pièces. A partir du 18 jusqu'au 26 inclusivement, de faibles prises ont été faites. Le 31, des harengs ont été signalés en bancs dans le havre ; l'on en a vu aussi en abondance à environ 20 milles à l'ouest, et les coups de filets ont été d'à peu près un baril. Du 25 septembre au 15 octobre, les prises ont varié entre 45 pièces et 1½ baril, et à cette dernière date de

bons coups de filets ont été faits, surtout dans le port adjacent du Cap-du-Nègre. On dit que le rendement total du hareng jusqu'au 15 octobre a été de 1,500 barils, dont 500 seront réservés pour la pêche du homard.

Le homard a été signalé le 3 mai, et des prises faibles et régulières ont été faites jusqu'au 29 juin, bien que le 8 de ce mois-là plusieurs trappes aient été brisées. Le rendement total du homard a été plus fort qu'en 1896, et les prix ont été assez élevés durant la saison.

Le maquereau paraît avoir évité cette partie de la côte la saison dernière ; ce poisson n'a été pêché en quantité appréciable nulle part à l'est du Cap-Sable.

La seiche n'a pas fait son apparition ici cette année.

PORT-MEDWAY.

Le gasparot a été pêché en quantités plus ou moins fortes depuis le 4 jusqu'au 26 de mai. Le rendement total de ce poisson a été insignifiant.

La morue a été signalé le 7 de juin, et la pêche en a été bonne pendant tout le cours de la saison. A partir du 17 juillet les mouvements des morues ont été très variables ; un jour on les voyait près de la côte et le lendemain à une grande distance au large.

L'égrefin, bien qu'il ait été signalé le 13 de mai, n'a pas été pêché régulièrement avant le 22 juin ; à partir de cette date-là on a obtenu de très bons résultats jusqu'à la fin du mois. Durant le reste de la saison, les fluctuations de ce poisson ont été les mêmes que celles de la morue.

Le hareng n'a pas été signalé avant le 9 septembre ; et à partir de cette date jusqu'au 21 de très bonnes prises ont été faites. Très peu de harengs ont été vus ensuite.

Le homard a été signalé en faibles quantités le 3 mai, et bien que le temps fut orageux la pêche de ce crustacé dans l'ensemble a été bonne jusqu'au moment où les opérations ont cessé (29 juin).

Le maquereau a été signalé en bancs à Broad-Cove le 18 juin, mais il n'a pas été pêché avant le 24; à partir de cette date, de faibles coups de filets ont été faits pendant quelques jours. Ensuite on n'a plus vu de maquereaux en banc jusqu'au 4 octobre, mais à partir de cette date il a été pris peu de chose.

Le saumon a été pêché en petites quantités le 3 mai, et de bonnes prises ont été faites jusqu'an 19 juin.

L'alose a été pêchée en faibles quantités du 5 au 14 mai, inclusivement.

PUBNICO.

La morue a été signalée le 2 juin, et la pêche en a été assez bonne jusqu'au 26 août, malgré que la boitte ait été rare pendant toute cette période de temps. Du 26 août au 13 septembre, les prises ont été un peu plus faibles. Le rendement total de la morue a atteint la moyenne.

Egrefin.—Le rendement de ce poisson a atteint la moyenne.

Le hareng, bien qu'il ait été pêché en faibles quantités au commencement d'août près de l'île de la Vase, n'a pas été signalé ici avant le 14 septembre. Le 24 septembre, la première pêche qui ait été faite près de la côte a été signalée, et jusqu'au 15 d'octobre les coups de filets ont varié entre 3 et 4 barils par bateau. Durant la seconde semaine d'octobre, le hareng a abondé dans les environs de l'île de Jean.

Le homard a été pêché en assez fortes quantités depuis le 10 mai jusqu'au 10 juin, mais ensuite il a été rare jusqu'à l'expiration de la saison. Le rendement de ce crustacé a été un peu au-dessous du chiffre de l'année dernière.

Le maquereau a été pêché en petites quantités avec des rets le 19 mai. Le 21, la trappe tendue à la pointe en contenait 400 pièces, et pendant les jours suivants d'assez bonnes prises ont été faites. De faibles coups de filets ont été faits ensuite jusqu'au 22 juillet, après quoi l'on n'a rien pris du tout. Le rendement total du hareng a été très peu considérable.

RIVIÈRE DU SAUMON.

Par suite du mauvais temps, les opérations n'ont pas commencé aussi de bonne heure que d'habitude ; aussi la pêche a-t-elle été plus faible que jamais.

Le gasparot n'a été pêché qu'en très petites quantités. Les rebuts des mines de Dufferin ont été, paraît il, jetés dans la rivière, ce qui a eu pour effet de contaminer l'eau et de chasser les poissons. Rendement total du gasparot, à peu près 5 barils.

La morue a été signalée le 14 juin. La pêche de ce poisson ne se fait pas sur une grande échelle, les pêcheurs n'ayant pas de bateaux suffisamment grands pour gagner le large. Ceux qui ont opéré avec de petits bateaux ont fait de bonnes prises du 1er juillet au 15 novembre. Le rendement total de la morue est porté à 100 quintaux.

L'égrefin a fait son apparition vers le 13 d'août en très fortes quantités, mais par suite des bas prix qui régnaient, ce poisson n'a guère été recherché.

Le hareng a été signalé le 5 juin, mais la pêche en a été très pauvre. Le rendement total de ce poisson n'a pas dépassé 30 barils.

Le homard a été signalé le 4 de mai en petites quantités, mais le temps a été mauvais pendant tout le cours du mois, et il a été impossible de lever les trappes. Le 31 mai et le 24 juin, un grand nombre de trappes ont été détruites par le vagues, ce qui a laissé les pêcheurs avec des moyens limités pour poursuivre les opérations. La production totale des homarderies de ce district a été d'environ 3,000 caisses, et une grande quantité de homards ont été exportés à Boston.

Le maquereau a été pêché pour la première fois le 19 août, mais les prises ont été très faibles. Le rendement de ce poisson n'excédera pas 3 barils.

La seiche a été rare au commencement de la saison ; à l'heure qu'il est (16 novembre) elle est assez abondante, mais elle n'est pas en demande vu l'époque avancée de la saison.

POINTE DE SABLE.

Le gasparot a été pêché en petites quantités à partir du 4 jusqu'au 6 de mai, et bien que le 7 il ait commencé à abonder, les prises ont continué à être faibles par suite de l'agitation constante des eaux. Du 10 juin au 5 juillet, d'assez bons résultats ont été obtenus. Le rendement total du gasparot a atteint la moyenne.

La morue a fait son apparition vers le 4 de mai, mais par suite du mauvais temps il n'a été fait que de faibles prises bien que ce poisson fût assez abondant au large. A partir du 25 mai, une amélioration s'est produite et la pêche moyenne par jour a été d'environ 1½ quintal par homme. Cela a continué jusque vers le 21 juin, le hareng étant abondant. A partir de cette dernière date, la boitte a été rare et les chiens de mer ont été très nombreux ; aussi les prises ont-elles été faibles pendant le reste de la saison, malgré que la morue abondât sur les fonds de pêche. Le 31 juillet, le capitaine Thorburn, de la goélette *Eva L.-H.*, m'a fait savoir que les chiens de mer fourmillaient sur le banc de Quero, chose qui ne s'était jamais vue auparavant. Le 16 octobre, un banc considérable de morues a été signalé près du rivage, et comme le hareng était abondant, les opérations ont été poursuivies activement. Le rendement de la morue accuse une très forte diminution comparativement aux résultats obtenus l'année dernière, et c'est dû en grande partie à la rareté de la boitte. Les navires qui ont opéré sur le banc de Quero ont fait une bonne pêche. Le prix offert pour la morue ayant été peu élevé, les gains des armateurs et des gens à leur service ont été beaucoup moins forts que par le passé.

L'égrefin n'a pas été signalé avant le 1er juin, et à partir de cette date là les prises ont été faibles jusqu'au 5 juillet. A partir de cette dernière date jusqu'au 27, de bons résultats ont été obtenus, mais pendant le reste de la saison les prises, à peu d'exceptions près, ont été faibles. Le 6 d'août, l'égrefin abondait près de la côte, mais il se pêchait difficilement à la ligne à main, et d'un autre côté la boitte était trop rare pour que l'on se servît de lignes dormantes. Le 14, le rendement de ce poisson était porté à ⅓ de moins que le chiffre de l'année précédente. Vers le 27 septembre, des pêcheurs américains m'ont fait savoir que la morue et l'égrefin avaient abondé pendant tout le cours de la saison sur la partie orientale du banc de La-Have.

La merluche a été très rare près de la côte, cette année.

Le hareng a été signalé en abondance à deux milles au large, le 18 mai, et d'assez bons résultats ont été obtenus jusqu'à la fin de juin. Aucune prise n'a été signalée à partir de cette époque jusqu'au 26 août, alors que les harengs ont fait leur réapparition au large en grand nombre. Durant cette période de temps, très peu de harengs ont été pris près du rivage. Le 25 septembre, un bateau a été signalé avec 100 pièces, et pendant les deux semaines suivantes les meilleures prises ont été de 6 à 8 barils par bateau. Vers le 14 octobre, quelques bateaux ont été signalés avec 18 barils, et pendant les jours suivants le hareng a abondé—quelques bateaux en prenant 20 barils tous les matins et faisant 3 voyages. Les pêcheurs ont été forcés de submerger leurs rets pour pêcher le hareng; autrement il aurait été pris plus de maquereaux. Le rendement du hareng jusqu'au 15 octobre est porté à 3,000 barils, et à cette date-là ce poisson était assez abondant. Les premières pièces qui ont été prises étaient de forte taille mais maigres.

Homard.—La pêche du homard a commencé le 1er février, mais sauf quelques bonnes prises faites près des promontoires du 10 au 21 mai, l'on n'a obtenu que de piètres résultats jusqu'à la fin de la saison. Le 13 de mai, l'on m'a fait savoir que ce crustacé était devenu si rare que la Compagnie de fabrication de conserves de Portland avait été obligée de fermer son établissement. On s'accorde à dire que si les pêcheurs ne reçoivent pas défense de prendre du homard ayant moins de 10½ pouces, avant peu d'années cette pêcherie aura cessé d'exister. La capture de cette année est estimée à la moitié de celle de l'année dernière.

Le maquereau n'a pas été signalé avant le 15 août ; à partir de cette date-là jusqu'au 15 septembre de faibles coups de filets ont été faits. Pendant les 10 premiers jours du mois d'octobre de très belles pièces ont été prises. La pêche totale du maquereau est portée à 20 barils.

Le saumon, bien qu'il n'ait pas été signalé, a été, paraît-il, assez abondant durant la dernière saison.

La seiche a fait son apparition en petites quantités le 21 juin, et la pêche en a été faible jusqu'au 6 juillet, alors que ce poisson est devenu plus abondant près du rivage. Un très grand nombre de petites seiches ont été prises près du phare de Shelburne. D'assez bons résultats ont été obtenus jusqu'au 17, date où les chiens de mer ont fait leur apparition, et pendant le reste de la saison la seiche a été très rare.

BAIE DE SPRY.

La morue a été signalée en assez grandes quantités le 8 juin, mais la pêche de ce poisson a été faible jusque vers le 30 août ; pendant les 10 jours suivants de bonnes prises ont été faites. Durant le reste de la saison l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Rendement total de la morue, environ 500 quintaux.

L'égrefin a été signalé qu'au mois de septembre, et pendant tout le cours de ce mois-là l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Rendement total de l'égrefin, environ 100 quintaux.

Le hareng a fait son apparition vers le 3 de mai, mais la pêche en a été très faible jusqu'au mois de septembre ; à partir de cette époque, de légères prises ont été faites jusqu'au 9 d'octobre. Le rendement total du hareng est porté à 300 barils, mais la plus grande partie de cette quantité de poisson a été prise, paraît-il, au large du havre de Pope.

Le homard a été peu abondant, et de faibles prises seulement ont été signalées depuis le 17 mai jusqu'au 23 juin.

Le maquereau n'a été signalé qu'au mois d'octobre, et de légères prises ont été faites du 5 au 9 inclusivement. Les maquereaux se sont tenus en eaux profondes et ont entièrement échappé aux rets. On ne sert pas de trappes ni de seines ici. Le rendement total du maquereau est porté à 20 barils.

WHITEHEAD.

Le gasparot n'a été pêché qu'en faibles quantités depuis le 27 mai jusqu'à la fin du mois. Le rendement total de ce poisson est porté à 4,500 livres.

La morue a été en premier lieu signalée le 15 mai, date où un bateau en a pêché ½ quintal. Sauf quelques bonnes prises faites de temps à autre, ce poisson a été rare pendant toute la saison. Rendement total de la morue, 150,000 livres.

L'égrefin a fait son apparation un peu plus tôt que d'habitude la saison dernière, et du 24 mai au 10 juin la pêche en a été assez bonne dans l'ensemble ; le 9 juin, il a été pêché 30 quintaux de ce poisson avec une trappe. Pendant le reste du mois de juin on a pris peu de chose. Il n'a été rien signalé pendant le mois de juillet, mais de faibles prises ont été faites durant les mois d'août et de septembre. Le rendement total de l'égrefin est porté à 180,000 livres.

La merluche a été très rare durant la saison, et la pêche en a été faible.

Le hareng a été pêché en légères quantités du 15 mai au 18 août ; à partir de cette dernière date jusqu'au 7 septembre d'assez bonnes prises ont été faites. Puis le hareng a été rare jusqu'à l'expiration de la saison. On calcule que le rendement total de ce poisson sera d'environ 350,000 livres.

Le homard a été pêché aussitôt que la débâcle s'est produite (le 16 de mai), mais les prises ont été faibles pendant tout le cours de la saison. Le rendement de ce crustacé est porté à 3,000 caisses, soit 1,400 caisses de moins qu'en 1896.

Le maquereau a fait son apparition le 20 de mai, mais la pêche de ce poisson a été faible jusqu'au 1er juin, date où il en a été pris deux barils dans une trappe. Pendant les deux semaines suivantes, l'on a obtenu que de piètres résultats. Le 17, 1,000 pièces ont été prises avec une trappe, et les bateaux ont pêché en moyenne 40 poissons. Vers le 23, il a été pris 20 barils de maquereau à l'aide d'une trappe, et la pêche faite par les bateaux a été en moyenne d'un baril. Aucune prise n'a été ensuite signalée. Rendement total du maquereau, environ 20,000 livres.

Le saumon, bien qu'il n'ait pas été signalé, aurait donné un rendement total de 3,000 livres.

La seiche n'a été pêchée qu'en faible quantités durant la première semaine d'août.

YARMOUTH.

Le gasparot a été signalé en premier lieu le 4 de mai, et d'assez bons résultats ont été obtenus jusqu'au 16 de juin.

La morue a été signalée le 4 de mai en assez grandes quantités, et la pêche en a été bonne dans l'ensemble jusqu'au 22. Vers la fin de ce mois-là un grand nombre de morues ont été prises, et pendant la première partie du mois de juin l'on a obtenu d'assez bons résultats. Le 25 juin, la morue abondait au large, mais était très rare près du rivage. Vers le 20 juillet, l'on m'a fait savoir que pendant la quinzaine précédente il avait été pris à peine assez de morues et d'égrefins pour la consommation locale. Pendant tout le cours du mois d'août, les prises ont été très faibles par suite de la présence des chiens de mer et de la rareté de la boitte. Le 2 août, la morue était abondante sur le banc de Brown, mais la boitte manquait. Du 1er au 13 septembre, la pêche de la morue et celle de l'égrefin ont été bonnes, mais pendant le reste de la saison les prises ont été faibles.

Egrefin.—Même chose que pour la morue, sauf que les prises pendant tout le cours du mois de mai ont été faibles.

Le flétan a abondé depuis le 4 jusqu'au 28 mai, mais pendant le reste de la saison ce poisson a été rare.

Hareng.—De faibles coups de filets ont été signalés le 3 juillet, puis il n'a rien été pêché pour la peine d'en parler jusqu'au 3 d'août, date où les pêcheurs qui opéraient sur la barre de Yarmouth ont pris au moyen de rets 9 barils de petits harengs. De légères prises ont été ensuite faites tous les jours jusqu'au 31 août, alors qu'un banc assez considérable de hareng a été signalé, et un bon approvisionnement de boitte a été obtenu à l'aite de rets et de trappes flottantes. Durant le reste de la saison il a été pris très peu de chose.

Homard.—Le homard a été signalé le 4 de mai en assez fortes quantités, et bien qu'il n'ait été fait aucune prise considérable, la pêche de ce crustacé a été bonne dans l'ensemble. Durant la dernière saison, les quantités suivantes de homard vivant et en conserves ont été expédiés de ce port-ci aux Etats-Unis :—

	Nombre de paniers de homards vivants.	Valeur.
Janvier	2,678	$22,917
Février	2,096	28,191
Mars	2,999	43,293
Avril	4,052	41,038
Mai	7,832	66,932
Juin	3,281	34,284
Total	22,938	$236,655

Voici comment le total se décompose par comtés :—

	Paniers.
Comté de Yarmouth	11,438
" Shelburne	9,000
" Digby	2,500
Total	22,938

En sus de cela, il a été expédié des comtés de Shelburne et de Digby diverses autres quantités de homard à bord des navires des Etats-Unis et de la localité.

Le relevé suivant indique le nombre de caisses de conserves qui ont été exportées pendant l'année 1897 :—

Nom de l'établissement.	Nombre de caisses.	Valeur.
Mud Island Lobster Company	950	$ 7,600
Pubnico "	2,350	18,800
Cap Sable Packing Company	1,600	12,890
Cap Fourchu "	1,200	9,600
Harry's-Island "	1,100	8,800
Total	7,200	$57,600

Le *maquereau* a été pêché pour la première fois le 10 de mai, date où il a été pris 45 grosses pièces avec la trappe tendue près des limites du comté. Durant le reste du mois, les diverses trappes dans cette section ont donné de 12 à 150 barils de poisson. Le 19 mai, l'on a commencé à pêcher avec des rets ; mais vers la fin de ce mois-là les vents d'est ont chassé les maquereaux au large, et il a été pris peu de chose par la suite. Dès le 3 juillet, les trappes étaient levées. Le 20 juillet et le 31 août, des maquereaux ont été aperçus en bancs ici et à l'embouchure de la rivière Tusket, mais aucune prise n'a été signalée.

Le *saumon* et l'*alose* ont été aussi abondants que d'habitude durant le mois de mai, mais la pêche de ces poissons a été faible pendant le reste de la saison.

CAP-BRETON.

ARICHAT-OUEST.

Le *gasparot* ne tardera pas à être une chose du passé. La pêche de cette saison est la plus maigre qu'on ait jamais vue dans ce district.

La *morue* a fait son apparition vers le 15 de mai, mais la pêche dans l'ensemble en a été faible durant ce mois-là. De légères prises ont été faites assez régulièrement

pendant les mois de juin et de juillet, mais la meilleure pêche a été faite vers la fin du mois d'août. Il a été fait peu de pêche au mois de septembre ; c'est dû en partie à la rareté de la boitte, mais surtout au mauvais temps qu'il a fait durant ce mois-là, les navires ayant été quelquefois empêchés de prendre la mer pendant 3 ou 4 jours de suite. La morue, cependant, a toujours été rare. Le rendement de ce poisson a été d'environ un quart moins considérable que l'année dernière. Les pièces qui ont été prises étaient de bonne qualité.

L'égrefin a fait son apparition en assez grande abondance vers le 24 de mai, et de bons résultats ont été obtenus pendant la première semaine de juin. Au mois de juillet, de faibles prises ont été faites tous les jours. Après ce mois-là, l'égrefin a été rare jusqu'à la fin de la saison. Le rendement total de ce poisson, quoique peu considérable, a été à peu près le même que par le passé.

Hareng.—Le hareng a été pêché en faibles quantités pendant les dernières parties des mois de mai et de juin, mais il est resté peu de temps près de la côte. Ce poisson a fait sa réapparition vers le 20 juillet, et à partir de cette date jusqu'à la fin d'août de bons coups de filets ont été faits de temps à autre. Les harengs se sont tenus près de la côte jusque vers le 15 d'août ; ils ont alors gagné le large, et de bons coups de filets ont été faits sur le banc de Bradley et près du rocher de Severn. Il n'a pas été pris de harengs ici au mois de septembre, mais il en a été pêché une assez grande quantité au Cap-Auguet vers le 25, et à Red-Head pendant la dernière partie de ce mois-là. Le rendement du hareng, cette année, a été de 25 à 40 barils par bateau, ce qui est considéré comme une bonne moyenne. Les harengs que l'on prend dans cette baie sont ordinairement de bonne qualité, mais l'on a un peu de difficulté à conserver ceux qui se pêchent vers le commencement d'août. A cette époque-là, les harengs sont très gras dans le dos (qui se compose d'une substance molle), et lorsqu'ils restent pendant quelque temps en tas ou qu'ils sont exposés au soleil, ils deviennent rapidement échauffés et changent de couleur. Pour éviter cela, il est nécessaire de les nettoyer aussitôt que possible après qu'on les a sortis des rets et d'y répandre de la saumure forte dès qu'ils ont été salés. Cependant, plusieurs de nos pêcheurs prétendent que même en usant de ces précautions, l'on ne peut réussir à sauver le hareng, vu que la plupart d'entre eux se trouvent, disent-ils, atteints de maladie avant d'être pêchés, et que par conséquent, quelque soin que l'on prenne, l'on n'y peut rien.

Homard.—La pêche du homard a commencé le 19 avril, et d'assez bonnes prises ont été faites jusqu'au 20 de mai ; mais à partir de cette date l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Bien que la pêche de ce crustacé ait été meilleure que l'année dernière, elle a tout de même laissé à désirer. A peu près le même nombre d'hommes et de jeunes gens que d'habitude ont été employés dans cette branche. Le homard se pêche maintenant plus au large et en eaux plus profondes.

Maquereau.—La pêche du maquereau a encore manqué ; les pêcheurs à eux tous n'en ont pas même pris une douzaine de barils. Somme toute, la pêche a été maigre ici, cette année. Il y a quelques pêcheurs qui ont assez bien réussi ; mais il y en a d'autres qui ont pris à peine assez de poisson pour leur propre subsistance et celle de leurs familles pendant l'été. Il eût mieux valu pour plusieurs d'entre eux de se mettre à gages, même à 50 cents par jour, que de perdre les trois mois de l'été à pêcher quelques poissons dans la baie. L'industrie de la pêche, comme beaucoup d'autres d'ailleurs, est exercée par un trop grand nombre de personnes.

CHÉTICAMP.

La morue n'a pas été signalée avant le 12 mai, à cause des vents de l'est qui ont régné durant la première partie de ce mois-là. A partir de cette date jusque vers le 4 juin, les prises ont été faibles, mais ensuite la situation s'est quelque peu améliorée, et d'assez bons résultats ont été obtenus à Mainland et à la Pointe pendant environ une semaine. Les prises, à partir du 10 juin jusqu'au 6 juillet, ont été faibles. Du 6 juillet au 10 août, les prises ont été dans l'ensemble assez bonnes. Vers le 15, la pêche a commencé à diminuer, comme la chose arrive ordinairement à cette époque de l'année, et l'on n'a obtenu, en somme, que de piètres résultats jusqu'à la

fin de septembre. Durant la première partie du mois d'octobre, les pêcheurs ont bien réussi, mais ils auraient encore eu plus de succès s'ils avaient pu se procurer de la bonne boitte. Fait remarquable dans ces dernières années, presque tous les poissons vendables ont été trouvés en eaux très profondes—de 12 à 15 milles au large; or, les bateaux sont trop petits pour pouvoir s'éloigner à une grande distance de terre.

Egrefin.—L'égrefin a été, en premier lieu, signalé le 19 juillet, et la pêche en a été dans l'ensemble assez bonne pendant tout le cours de la saison. Comme les morues, les égrefins se sont surtout tenus en eaux profondes,—à une distance de 3 à 15 milles au large.

La merluche a fait son apparition le 16 juillet, mais sauf quelques bonnes prises faites durant la première semaine d'août, ce poisson a été rare toute la saison.

Hareng.—Ce poisson n'a pas été signalé avant le 9 juillet, bien que quatre navires soient arrivés des îles de la Madeleine vers le 22 mai chargés de harengs destinés à être employés comme boitte ou pour la consommation locale. De faibles coups de filets ont été signalés à partir du 9 jusqu'au 22 juillet.

Homard.—On a commencé à pêcher le homard cette année, le 12 mai, mais les pêcheurs n'ont fait que peu de chose pendant la saison.

Le maquereau a été signalé en petites quantités le 5 août, et le lendemain ce poisson abondait dans la baie de Plaisance. La pêche, durant le reste du mois, a été faible, surtout du 8 au 18, alors que le temps a été mauvais. Vers le 23, de bonnes prises ont été faites dans la baie de Plaisance; un bateau du Cap-Rouge a réussi à prendre 100 maquereaux. A cette époque-là les pêcheurs ont déployé plus d'activité de ce côté, vu que les prix offerts étaient très élevés. Pendant tout le cours du mois de septembre la pêche a été assez bonne dans l'ensemble; mais les chiens de mer, les courants et le mauvais temps ont beaucoup nui aux opérations. Très peu de maquereaux ont été pris jusqu'au 15 octobre; il en a été signalé un grand nombre le 8, mais ils ne voulaient pas mordre à l'hameçon. Des bancs considérables de maquereaux ont été de nouveau signalés le 16 octobre, entre l'île Margaree et la baie de Plaisance. L'insuccès des opérations est attribuable surtout à la qualité inférieure de l'appât employé; ceux qui ont pu obtenir du bon appât ont bien réussi.

Le *saumon* a été signalé en assez grande abondance dans la baie de Plaisance le 5 et le 6 de juillet, mais aucune prise n'a été faite ici avant le 9. A partir de cete date-là le saumon a été très rare jusqu'à l'expiration de la saison.

La *seiche* a fait son apparition en petites quantités le 13 juillet, et la pêche en a été dans l'ensemble assez bonne pendant tout le cours de la saison. D'excellentes prises ont été faites durant la dernière semaine de juillet.

Le tableau suivant indique les quantités approximatives de poisson prises à chacun des postes de pêche que comprend le district de Chéticamp.

Havre de l'Est.

Morue	5,850 qtx.	Maquereau	356 brls.
Hareng	1,000 brls.	Homard	33,744 liv.

Pointe de Chéticamp.

Morue	1,500 qtx.	Maquereau	170 brls.
Hareng	100 brls.	Homard	16,752 liv.

Cap-Rouge.

Morue	10 qtx.	Homard	10,008 liv.
Maquereau	80 brls.		

Baie de Plaisance.

Morue	30 qtx.	Homard	16,800 liv.
Maquereau	250 brls.		

Récapitulation.

Morue	7,390 qtx.
Hareng	1,100 brls.
Maquereau	856 "
Homard	77,304 liv.

D'ESCOUSSE.

La morue n'a pas été signalée avant le 9 juin, et à partir de cette date l'on n'a obtenu que de piètres résultats jusqu'à la fin de la saison. Pêche totale des petits bateaux, environ 100 quintaux. La pêche moyenne des 5 navires qui ont opéré dans la baie du Nord a été d'environ 900 quintaux, ce qui est au-dessus du chiffre de l'année 1896.

La merluche, quoique signalée dans la seconde semaine de mai, n'a pas été pêchée régulièrement avant le 16 juin ; à partir de cette date-là les prises ont été faibles. Le rendement total de la merluche n'a pas dépassé 75 quintaux.

Le hareng a fait son apparition le 11 mai, et de faibles prises ont été faites assez régulièrement jusqu'au 24 juin, alors qu'une amélioration sensible s'est produite, et durant les trois semaines suivantes d'assez bons résultats ont été obtenus. Pendant le reste de la saison les prises ont été, à peu d'exceptions près, faibles. Le rendement total est porté à 300 barils.

Le homard a été signalé en assez grandes quantités le 7 de mai, et de bonnes prises ont été faites chaque jour pendant tout le cours du mois. Durant les 10 premiers jours de juin, les prises ont été faibles, par suite de l'agitation des eaux. Bien que le homard ait été ensuite plus abondant, le temps a continué à être mauvais, et le 12 l'on m'a fait savoir que des centaines de trappes ont été emportées vers le rivage et brisées. Le 21, une violente tempête a éclaté et 1,000 trappes ont été détruites. Le 30, des centaines de trappes ont encore été détruites ; malgré cela, d'assez bonnes prises ont été faites lorsque le temps l'a permis. Pendant le reste de la saison, les prises ont été dans l'ensemble faibles. Le rendement total du homard est porté à 25,000 pièces.

Le maquereau a été pêché en faibles quantités au moyen de rets, le 25 de mai, et à peu d'exceptions près, ce poisson a été rare pendant tout le cours de la saison. La pêche des bateaux côtiers est porté à environ 50 barils, pendant que les 5 navires qui ont opéré au large ont pris en tout 125 barils, qui ont été vendus à $14 le baril.

GABARUS.

La morue a été pêchée en petites quantités le 5 juin, et les prises, à peu d'exceptions près, ont continué à être faibles jusque vers le 24 d'août. Pendant tout le cours du mois de septembre, les prises ont été de 700 livres en descendant, mais la boitte a été très rare et le temps très mauvais. La pêche a été très bonne au commencement d'octobre, bien que la boitte ait continué à être très rare, et les perspectives ont été des plus encourageantes. On calcule que le rendement de la morue jusqu'au 15 octobre a été de 1,225 quintaux.

L'égrefin a été pêché en faibles quantités depuis le 12 jusqu'au 16 de juillet inclusivement, mais rien n'a été signalé ensuite.

La merluche n'a pas été signalée cette saison.

Le hareng a fait son apparition vers le 7 de juin, mais la pêche a été faible jusqu'à la fin de juillet. Durant les deux premières semaines d'août, des coups de filets variant entre 300 et 3,000 pièces ont été faits tous les jours. Le 16, des harengs ont été aperçus en bancs près du rivage, mais le sel a manqué. Les opérations ont été poursuivies jusque vers le 4 septembre ; à partir de cette date le temps a été mauvais et a empêché les bateaux de prendre la mer. Le rendement du hareng a été d'environ 1,150 barils.

Homard—Malgré qu'il y ait eu beaucoup de glace près du rivage, 2,900 homards ont été pris le 7 de mai, et de très bons résultats ont été obtenus jusqu'au 13. Après

cela, bien que le homard ait été abondant et que l'appât n'eût pas manqué, la glace a empêché de tendre les cages. Sauf du 5 au 12 de juin, le homard a été rare pendant le reste de la saison. Le résultat des opérations de la saison a été somme très peu brillant.

Le maquereau a fait son apparition le 26 de mai, et les trois jours suivants les prises se sont chiffrées en tout par 52½ barils par jour. Des prises faibles et irrégulières ont été faites pendant les deux premières semaines de juin, et rien n'a été ensuite signalé. Le rendement total du maquereau est porté à 210 barils.

HAWKESBURY.

Le gasparot a été signalé en assez fortes quantités dans la rivière des Habitants du 24 au 27 mai inclusivement ; et depuis le 29 mai jusque vers le 9 juin de bons résultats ont été obtenus à Port-Malcom.

La morue et le hareng ont été excessivement rares. Très peu de harengs ont été pris, cette année, à Port-Malcom.

Le homard a été assez abondant, et les pêcheurs ont obtenu de bons prix. N'eût été du succès obtenu dans cette branche de l'industrie de la pêche, les pêcheurs se seraient trouvés dans une position critique.

Le maquereau a été très rare. Il n'en a pas été pris du tout à Port-Malcom.

INGONISH.

La *morue* a été en premier lieu signalée le 22 mai, mais elle a été rare pendant tout le cours de la saison. Le rendement de ce poisson n'a pas dépassé les $\frac{2}{3}$ de la moyenne. Par suite de cela et des bas prix qui ont régné, ceux qui se sont livrés à la pêche de la morue se trouvent aujourd'hui dans le dénûment.

Le *hareng* a fait son apparition le 27 de mai, mais la pêche de ce poisson a aussi presque complètement manqué. Il n'a pas été pris de harengs du tout pendant l'été.

Le *homard* a été signalé le 22 mai, mais il a été très rare. Dans ces deux dernières années, la pêche de ce crustacé a été poussée à l'excès et les pêcheries se trouvent maintenant épuisées. Trois violentes tempêtes ont éclaté pendant la saison, et un grand nombre de trappes et de cages ont été détruites. Le rendement du homard a été bien au-dessous de la moyenne.

Le *maquereau* n'a pas été signalé, cette année, avant le 12 juin, et les prises pendant tout le cours de la saison ont été faibles et irrégulières.

Le *saumon* a été en premier lieu signalé le 9 de juin, mais bien que des très bons résultats aient été obtenus dans les localités adjacentes, les prises ici ont été faibles et irrégulières. Le rendement total de ce poisson a atteint la moyenne.

La *seiche* a fait son apparition en abondance le 9 de juin, et de très bonnes prises ont été faites pendant quelques jours. Puis ce poisson a été rare jusqu'au 27 août, alors qu'il est devenu plus abondant, et de bons coups de filets ont été faits tous les jours jusqu'à l'expiration de la saison.

L'ARDOISE.

La *morue* a été signalée le 9 juin, et d'assez bons résultats ont été obtenus en eaux profondes. La pêche de ce poisson a été cependant très pauvre dans l'ensemble.

L'*égrefin* a été signalé, comme d'habitude, vers le 29 mai, mais les prises ont été très faibles durant toute la saison. Autrefois la pêche de ce poisson était très rémunératrice ; à présent c'est à peine si les bateaux en prennent 5 quintaux chacun.

Le *hareng* a fait son apparition le 11 de juin, mais il en a été pris à peine assez pour la consommation locale.

Le *homard* a été signalé le 1er de mai, et a été peu abondant jusqu'au 14 juin ; à partir de cette date de bonnes prises ont été faites tous les jours pendant l'espace d'une semaine. Ensuite, le homard a été rare jusqu'à l'expiration de la saison de

pêche. Il n'y avait que trois établissements de conserves en opération la saison dernière. Le rendement de ce crustacé a été à peu près le même qu'en 1896.

Le *maquereau* a fait son apparition plus tôt que d'habitude le printemps dernier, la première prise ayant été faite le 22 mai. Ceux qui avaient des rets de tendus ont bien réussi ; mais la saison a été courte, et aucune prise n'a été signalée après le 18 juin.

Dans ces dernières années la pêche côtière a été très faible, et si les pêcheries de Scattarie et Lingan n'avaient pas suppléé à l'insuffisance de la production locale, les résultats auraient été très peu satisfaisants. Les pêcheurs de ce district commencent à se rendre compte qu'il leur faut des bateaux plus grands que ceux dont ils se servent actuellement pour opérer sur les fonds de pêche du large ; 3 ou 4 petits navires sont à l'heure qu'il est sur le chantier et seront terminés à temps pour prendre la mer la saison prochaine.

LOUISBOURG.

Morue.—La pêche de la morue a complètement manqué. Dans la première partie de la saison ce poisson a été très rare. Durant les mois d'août et de septembre de bonnes prises ont été signalées.

Hareng.—De bons coups de filets ont été faits à la fin du mois de juin et pendant le mois de juillet ; les pièces prises étaient grosses et de bonne qualité.

Homard.—On a commencé à pêcher le homard le 6 de mai, et d'assez bons résultats ont été obtenus jusqu'au 22, date où une tempête a détruit presque tous les rets, et l'on a perdu beaucoup de temps à les réparer et à les remettre en place. Pendant les jours additionnels où la pêche a été permise, le temps a été beau et de bonne prises ont été faites.

Le maquereau a été pêché du 28 mai au 6 juin, alors qu'il a subitement disparu. Quelques pièces ont été prises à la ligne pendant les mois d'août et de septembre. Le rendement total de ce poisson n'a pas dépassé la moitié de la moyenne.

Le saumon a fait son apparition le 21 mai, et la pêche en a été faible pendant tout le cours de la saison.

La seiche n'a été signalée que le 1er octobre, et à partir de cette date-là de bonnes prises ont été faites jusqu'à l'expiration de la saison.

MABOU.

Morue.—Le rendement de toutes les espèces de poissons qui se pêchent ordinairement à la ligne a été moindre qu'en 1896. Depuis le commencement de la saison jusqu'au mois d'août, il a été pris très peu de morues dans cette division. Durant les mois d'août et de septembre la morue a abondé, mais par suite de la rareté de la boitte la pêche n'a pas été très forte, les chiens de mer ont été nombreux au mois de septembre, et non seulement ils ont empêché les autres poissons de mordre à l'hameçon, mais de plus ils ont détruit plusieurs des rets tendus pour prendre de la boitte.

La merluche et l'égrefin ont été exceptionnellement rares pendant toute la saison ; aussi le rendement de ces poissons a-t-il été au-dessous de la moyenne. A partir du 25 septembre les pêcheurs ont été occupés la plupart du temps à transporter du lest pour la jetée de l'Etat à l'entrée de ce port, et aucune attention n'a été donnée à la pêche.

Hareng.—La pêche du hareng a été assez bonne, au printemps, mais au milieu de l'été et à l'automne l'on n'a obtenu que de piètres résultats.

Homard.—La pêche du homard, cette saison, a été un peu plus forte qu'en 1896. Bien qu'il n'y ait eu que 3 établissements de conserves en opération dans cette division durant la saison de 1897, contre 4 l'année dernière, les relevés accusent une augmentation de 69 caisses sur le chiffre de l'année 1896.

Le maquereau est presque complètement disparu de ces parages-ci. Il est difficile d'expliquer les mouvements de ce poisson erratique. Les pêcheurs prétendent qu'il se tient en eau profonde. Les quelques pièces qui ont été prises, cette année, ont été employées comme boitte. Le rendement du maquereau a été au-dessous de la

moyenne. Dans ces dernières années l'on a donné très peu d'attention à la pêche de ce poisson, de sorte que les pêcheurs ne sont pas désappointés des résultats obtenus.

Saumon.—Le rendement du saumon a été au-dessous de la moyenne. Voici comment la chose s'explique: un grand nombre de trappes à homard ont été tendues dans le voisinage immédiat des rets à saumon, et les excréments provenant de ces trappes ont chassé les saumons au large.

MARGAREE.

Gasparot.—La pêche du gasparot a presque complètement manqué.

Morue et égrefin.—Il a été pris très peu de morues et d'égrefins jusque vers le 5 juillet; à partir de cette date de bonnes prises ont été faites pendant quelques jours, puis ces poissons ont été rares jusque vers le 24 d'août, alors qu'ils ont fait leur réapparition sur la côte, et de bons résultats ont été obtenus pendant quelque temps. Le rendement total de la morue et de l'égrefin n'a pas atteint la moitié de la moyenne.

Hareng et maquereau.—La pêche du hareng et du maquereau a presque complètement manqué. Quelques pièces ont été prises vers le 12 juillet, et ensuite l'on n'a obtenu que de piètres résultats.

Le homard a été très abondant durant le mois de mai et jusqu'au 10 juin; mais par la suite les prises ont diminué graduellement jusqu'à l'expiration de la saison. Cependant, le rendement total du homard a atteint la moyenne.

Le saumon a fait son apparition sur la côte plus tôt que d'habitude, mais la pêche en a été faible jusque vers le 22 juin; à partir de cette date d'assez bons résultats ont été obtenus pendant quelques jours. Puis, quelques pièces seulement ont été prises. Le rendement total du saumon n'a pas dépassé 30 pour 100 de la moyenne des années précédentes.

Les pêcheurs prétendent qu'il aurait probablement été pris une grande quantité de morues et de maquereaux pendant la dernière partie de la saison si les chiens de mer n'avaient pas été aussi nombreux.

MEAT-COVE.

La morue a été signalée le 21 de mai, mais comme la boitte était rare, les prises ont été très faibles et très irrégulières jusque vers le 18 septembre. Lorsque ce poisson est devenu abondant, l'on n'a pas trouvé d'acheteurs, et comme il n'y avait aucun moyen de transport tout ce qui a été pris a été consommé sur les lieux.

Le hareng a fait son apparition vers le 19 mai, mais le temps ayant été mauvais pendant le mois suivant, les prises ont été faibles. Après le mois de juin l'on n'a plus vu de harengs, et je ne saurais dire à quoi cela est attribuable.

Homard.—La pêche du homard a commencé le 19 de mai (les pêcheurs n'ayant pu obtenir d'appât avant cette date-là), et pendant les premiers jours les prises ont été faibles. A partir du 22 les prises ont été en général assez fortes. Si le temps avait été plus beau l'on aurait obtenu de bons résultats. Le rendement total de ce crustacé a été au-dessous de la moyenne.

Le maquereau a fait son apparition le 28 de mai, mais les prises ont été faibles pendant tout le cours de la saison, bien que ce poisson ait été en assez grande abondance partout. Les bateaux qui ont opéré près de la pointe Money et dans l'anse du Poulet ont obtenu de très bons résultats. Des maquereaux ont été signalés en bancs à ce poste ci le 21 et le 30 juillet, ainsi que le 25 septembre.

PETIT-DE-GRAT.

Le gasparot a été rare la dernière saison; le rendement total en est porté à 6 barils.

La morue a été signalée pour la première fois le 13 mai, et les prises pendant tout le cours de la saison ont été alternativement assez bonnes, puis faibles. Dès le début les marées ont nui aux opérations, et vers la fin de la saison les chiens de mer

ont causé beaucoup de ravages. Le rendement total de ce poisson a été d'environ 500 quintaux moins considérable qu'en 1896.

Égrefin.—La pêche de ce poisson a commencé le 10 mai, et de faibles prises ont été faites régulièrement jusqu'à la fin d'août. Pendant les 11 premiers jours de septembre, les prises ont été assez bonnes, mais rien n'a été ensuite signalé. Le rendement total de l'égrefin accuse une diminution d'environ 300 quintaux comparativement aux résultats obtenus en 1896.

Merluche—Ce poisson n'a pas été pêché, la saison dernière, à cause de la présence des chiens de mer.

Le hareng a fait son apparition le 12 de mai, mais à l'exception de quelques faibles prises faites ce jour-là, il n'a rien été signalé jusqu'au 1er juin ; à partir de cette date des prises faibles et régulières ont été faites jusqu'au 26 de juillet. Puis, jusqu'au 23 de septembre, la pêche a été assez bonne ; mais pendant le reste de la saison l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Le rendement total du hareng accuse une augmentation d'environ 600 barils sur le chiffre de l'année 1896. La pêche a surtout été faite au large, dans une profondeur d'eau de 35 à 40 brasses.

Le homard a été signalé en assez fortes quantités le 12 avril, et les prises jusqu'à la fin de mai ont été alternativement assez bonnes, puis faibles. Durant le reste de la saison ce crustacé a été rare, et comme un grand nombre de trappes avaient été détruites par des ouragans, les pêcheurs ont abandonné la partie et ont tourné leur attention du côté de la morue. On porte à 2,000 caisses la production des conserves ; en outre, 500 paniers de homards vivants ont été exportés aux Etats-Unis.

Maquereau.—La pêche de ce poisson a commencé le 21 mai (un bateau a pris ce jour-là 40 pièces), et pendant la semaine suivante la moyenne par bateau a été d'environ 200. Jusqu'au 8 d'août les prises ont été faibles ; l'on croit que le rendement total du maquereau n'excédera pas 80 barils.

Le saumon a été signalé pour la première fois le 1er juin, et la pêche en a été assez bonne jusqu'au 17 juillet, date où les rets ont été levés. Toutes les pièces prises ont été vendues à l'état frais et ont rapporté $400, soit 25 pour 100 de plus qu'en 1896.

La seiche a fait son apparition vers le 13 juillet, et sauf quelques bonnes prises faites pendant la dernière partie de ce mois et la première semaine d'octobre, la pêche de ce poisson a été faible.

PORT-HOOD.

La morue a été pêchée en petites quantités, tous les jours, à partir du 22 mai jusqu'au 2 juin, puis l'on a obtenu d'assez bons résultats jusqu'au 22. Depuis cette dernière date jusqu'au 9 d'août, les prises ont été faibles ; mais pendant le reste de la saison la pêche a été passable.

L'égrefin et la merluche ont été signalés vers le 26 juin et ont été assez abondants jusque vers le 20 septembre, alors que, par suite de la présence des chiens de mer, il a fallu cesser de faire la pêche de ces poissons.

Le hareng a fait son apparition le 5 de mai, mais la pêche en a été faible ici, bien que de bonnes prises aient été faites à Petite-Judique vers le 11. La pêche d'été a complètement manqué. Durant l'automne, il n'a été pêché que quelques barils de harengs, mais les pièces prises étaient de bonne qualité.

Homard.—La pêche du homard a commencé le 5 de mai, et de bonnes prises ont été régulièrement signalées, tous les jours, durant ce mois-là. Depuis le 1er juin jusqu'à la fin de la saison, l'on n'a obtenu que de piètres résultats.

Le maquereau a fait son apparition le 29 juin, et à partir de cette date jusqu'à la fin d'août les prises ont été faibles et irrégulières. Les pièces prises pendant le mois d'août étaient de forte taille, mais il n'a été rien signalé ensuite.

Seiche.—Ce poisson a été pêché en quantités plus ou moins fortes à partir du 17 juillet jusqu'au 14 août.

SAINTE-ANNE.

La morue a été pêché en faibles quantités mais régulièrement, tous les jours, à partir du 27 mai jusqu'au 31 juillet. Le 28 mai, d'assez bonnes prises ont été signalées sur les bancs. Le rendement total de la morue a été d'environ 50 pour 100 moins considérable q ue l'année dernière.

La merluche a fait son apparition en assez grande abondance le 17 d'août, mais ce poisson a été ensuite rare jusqu'à l'expiration de la saison.

Hareng.—Comme la baie est restée remplie de glace jusque vers le 11 de mai, aucune prise n'a été signalée avant le 12, alors que ce poisson a été rencontré en assez fortes quantités. A partir de cette dernière date jusqu'au 2 juin, la pêche a été bonne; mais ensuite le hareng s'est fait rare, et le 6 la pêche du printemps était terminée. Dans la première semaine de juillet, de faibles prises ont été faites.

Le homard ne paraît pas avoir été pêché ici, cette année, car il n'a été rien signalé au sujet de ce crustacé.

Le maquereau a été signalé en premier lieu le 29 juillet, et des prises variant entre 3 et 7 barils ont été faites à l'aide de trappes; quelques pièces ont aussi été pêchées avec des rets. La pêche dans l'ensemble a été assez bonne à partir de cette date-là jusqu'au 8 d'août; ensuite le maquereau a été rare jusque vers le 23, alors que les trappes ont été levées.

Le saumon a été pêché en faibles quantités mais régulièrement, tous les jours, depuis le 12 juin jusqu'au 10 juillet.

La seiche a fait son apparition le 6 juillet et la pêche en a été bonne jusque vers le 17. Puis, l'on a pris que peu de chose.

Somme toute, la pêche, cette année, a été au-dessous de la moyenne des années précédentes.

SAINT-PIERRE.

Morue et égrefin.—La pêche côtière en ce qui concerne ces poissons a été maigre. Les résultats obtenus par les pêcheurs de cet endroit-ci et des environs qui ont opéré sur les bancs de l'est et dans la baie du Nord ont été loin d'être aussi satisfaisants que par le passé. Par suite du bas prix offert pour le poisson et de la faible pêche qui a été faite, la plupart des pêcheurs côtiers se trouvent dans une position critique.

Hareng.—On a commencé à pêcher le hareng avec des rets le 4 de juin. De faibles coups de filets ont été faits pendant une quinzaine, mais les pièces étaient si petites que les pêcheurs n'ont pu même alimenter le marché local. Le 19 août, un grand nombre de harengs ont été signalés, et quelques bateaux en ont pris de 7 à 30 barils. N'eût été de ce a, la pêche aurait complètement manqué. Cependant, sur le lac du Bras-d'Or, l'on a pris des harengs de printemps en abondance ainsi que d'assez fortes quantités de morues.

Homard.—La pêche du homard a commencé vers le 25 avril, et de faibles prises ont été faites tous les jours jusque vers le 8 mai. A partir de cette dernière date jusqu'à la fin de la saison d'assez bonnes prises ont été faites; et n'eût été du temps orageux qu'il a fait et des vents d'est qui ont régné, les pêcheurs auraient probablement très bien réussi. Le rendement de ce crustacé a été cependant aussi considérable qu'en 1896. Il a été expédié 718 caisses de conserves et 13,000 homards vivants.

Le maquereau a fait sa première apparition le 22 mai, et de faibles coups de filets ont été faits près de la côte pendant quelques jours. Parmi ceux qui ont opéré en eaux profondes, quelques-uns ont réussi à prendre de 10 à 15 barils de maquereaux. Les pièces qui ont été prises étaient de forte taille et très grasses. Pendant le reste de la saison, la pêche a complètement manqué. Les pêcheurs attribuent cela aux vents d'est.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ALBERTON.

La morue a été signalée pour la première fois le 8 de juin, et bien que les prises aient été faibles ce poisson abondait, paraît-il, sur les fonds de pêche. Comme je l'ai déjà fait remarquer, les bateaux dont on se sert ici sont trop petits pour permettre aux pêcheurs de s'aventurer à une grande distance au large, et c'est ce qui explique le peu d'activité qui est déployée par les gens de la localité. Pour montrer combien les pêcheries de cette division sont productives, qu'il me suffise de dire que tous les ans, pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre, une foule de marins partent de Caraquet et Shippégan pour venir pêcher la morue ici; lorsque le temps est mauvais, il arrive souvent que l'on rencontre jusqu'à 120 marins à la fois dans le port.

La merluche a été rare depuis le 23 juillet jusqu'à la fin de ce mois-là, mais pendant tout le cours du mois d'août et jusqu'au 6 septembre les prises ont éte assez bonnes.

Le hareng a fait son apparition le 3 de mai, et bien qu'il ait abondé à Campbelltown durant la semaine suivante, les prises ici ont été peu considérables. Vers le milieu du mois, ce poisson a été assez abondant au Cap du Nord et à Frog Pond. L'on n'a entendu parler de rien pendant le mois de juin et de juillet, mais de faibles prises ont été faites assez régulièrement durant le mois d'août. Aucune prise n'a été signalée ensuite.

Le homard a été signalé sur la côte ouest (à partir de Miminegash) vers le 1er de mai, et à peu près une semaine plus tard sur la côte nord. Du 10 au 28 de mai, ce crustacé a abondé au Cap du Nord ainsi qu'à Tignish, et s'est rencontré en assez grande quantité à Black Marsh, du côté ouest du Cap Nord. A Tignish, pendant une semaine au milieu de mai les pêcheurs ont à plusieurs reprises chargé leurs bateaux de homards de belle taille. Un pêcheur, plus cupide que les autres, avait tellement chargé son bateau que celui-ci a coulé bas. Sur la côte ouest, à Nail Pond, Frog Pond, Waterford et jusqu'à Miminegash, la pêche n'a été bonne que pendant environ une semaine. Au Cap du Nord, la pêche a été excellente pendant à peu près 10 jours vers le milieu de mai, et favorable durant le reste de la saison. A la même époque, de bonnes prises ont été faites à Tignish, Alberton, Kildare et Conway; mais durant le reste de la saison l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Le rendement total du homard a été à peu près le même que l'année dernière, mais d'un autre côté il a été tendu au moins deux fois plus de trappes qu'en 1896. Les fabricants de conserves dont les établissements se trouvent sur des points ou des promontoires trouvent, paraît-il, des homards à pêcher bien plus longtemps que ceux dont les homarderies sont situées sur les autres parties de la côte. Le haut prix payé pour le homard, cette année, a contribué dans une forte mesure à rendre les opérations de la saison rémunératrices.

Le maquereau a fait sa première apparition le 17 juin, et de faibles prises ont été régulièrement faites jusqu'au 31 août; puis il n'a été rien signalé. Somme toute, l'on n'a obtenu que de piètres résultats, la pêche du maquereau s'est faite exclusivement à l'aide de rets.

BLOOMFIELD OU MIMINEGASH.

La morue a été pêchée en assez fortes quantités au moyen de lignes dormantes du 5 juin au 11 juillet; puis il n'a rien été pris jusqu'au 4 d'octobre, à cause surtout du mauvais temps. A partir de cette dernière date, de faibles prises ont été faites jusqu'à la fin de la saison.

La merluche a fait son apparition le 12 juillet, et d'assez bonnes prises ont été faites tous les jours jusqu'au 23 d'août. L'on n'a obtenu ensuite que de piètres résultats jusqu'à l'expiration de la saison.

Hareng.—Le hareng a fait son apparition en assez grande abondance le 14 de mai, et de bonnes prises ont été faites ici et à Campbellton. Le temps a été mauvais pendant le reste du mois et les prises ont été par conséquent faibles, mais du 5 au 11 de juin, inclusivement, d'assez bonnes prises ont été signalées tous les jours, tandis qu'au Cap Wolfe et à Campbellton la pêche a été bonne.

Le homard a fait son apparition avec le hareng le 14 de mai, et des prises plus ou moins fortes ont été faites pendant environ 10 jours. Ce crustacé a été ensuite rare jusqu'à l'expiration de la saison. Durant la seconde semaine de juin de très bons résultats ont été obtenus au Cap du Nord. La pêche du homard dans l'ensemble a été au-dessous de la moyenne.

Le maquereau a fait son apparition le 10 de juin; les pièces qui ont été pêchées étaient très grosses, mais les prises ont été faibles jusqu'au 5 juillet. A partir de cette date d'assez bons coups de filets ont été faits régulièrement pendant environ 10 jours. Durant le reste de la saison, les prises ont été faibles. Aucun banc considérable de maquereaux n'a été vu, paraît-il, près de la côte cette année.

GEORGETOWN.

La morue a fait son apparition vers le 29 mai, et de bonnes prises ont été faites près de la côte avec des lignes à main et des lignes dormantes jusqu'au 20 de juin. Le temps a ensuite été défavorable et les pêcheurs côtiers n'ont obtenu que de piètres résultats jusqu'au 28 juillet. La morue a été abondante sur les divers bancs pendant tout le cours de la saison.

La merluche a abondé au large, et de bonnes prises ont été faites durant le mois d'août et au commencement de septembre. La morue et la merluche ne sont pêchées que sur une petite échelle par les pêcheurs de ce district.

Hareng.—Le hareng a fait son apparition le 12 avril, et à partir de cette date quelques pièces ont été prises tous les jours. Vers le 15 mai, ce poisson a fait sa réapparition en plus grande abondance, et les pêcheurs qui opéraient sur les bancs ont pu s'approvisionner de boitte. Les harengs ont continué à augmenter en nombre jusqu'au 22 et sont restés dans les baies et les rivières jusqu'au 1er juin, alors qu'ils se sont dirigés vers le large, où la pêche s'est poursuivie jusqu'au 15. Le rendement total de ce poisson a été aussi considérable que l'année dernière. Durant la dernière partie du mois d'octobre et au commencement de novembre de grandes quantités de petits harengs fréquentent les baies et les rivières de cette division.

Homard.—On a commencé à pêcher le homard vers le 13 mai, et d'assez bonnes prises ont été faites jusqu'au 25. A partir de cette date jusqu'au 14 juin, la pêche a été pauvre, puis une amélioration s'est produite. Depuis le 0 jusqu'au 24 juillet, l'on n'a obtenu que de piètres résultats, sauf le 13, alors que d'assez bonnes prises ont été faites près du rivage. Le rendement de ce crustacé accuse une diminution, mais d'un autre côté les prix ont été plus élevés que l'année dernière.

Maquereau.—La pêche du maquereau a manqué, cette année. Quelques pièces ont été prises de temps à autre avec des rets jusqu'au 1er juillet, et ont été vendues sur les lieux. Des bancs de maquereaux ont été signalés au large de l'île Boughton le 19 juillet, et d'assez bonnes prises ont été faites. La pêche à la ligne n'a pas réussi. De faibles prises ont été faites au large de la pointe de l'Est par des navires américains.

La seiche a été rare au commencement de la saison, mais assez abondante pendant le mois d'octobre.

MALPÈQUE.

La morue a été signalée en premier lieu le 29 mai, et les prises pendant tout le cours de la saison ont été bonnes.

L'égrefin a été pêché en assez fortes quantités depuis le 25 juillet jusqu'au 2 août.

Hareng.—On a commencé à pêcher le hareng le 5 de mai, et jusqu'au 21 les prises ont été dans l'ensemble assez bonnes, les pêcheurs ayant obtenu tout ce qu'il

leur fallait en fait de boitte et pour leur propre consommation. Rien n'a été signalé ensuite.

Homard.—La pêche de ce crustacé a été somme toute assez bonne (quoique les prises aient été irrégulières) depuis le 17 de mai jusqu'à la clôture de la saison (24 juillet). La production des conserves de homard a été moins considérable qu'en 1896; mais comme les dépenses ont été moins fortes et les prix plus élevés, les fabricants de conserves ont à peu près aussi bien réussi que cette année-là.

Maquereau.—Ce poisson a fait son apparition le 12 de juin, et de faibles prises ont été faites pendant tout le cours de la saison. Vers le 13 août le maquereau a commencé à mordre à l'hameçon, mais les prises n'ont pas augmenté. Le rendement total de ce poisson a été peu considérable.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

HAVRE DU CASTOR.

La morue et l'égrefin ont fait leur apparition vers le même temps, et à partir du 18 mai jusqu'au 15 octobre les prises ont été faibles mais régulières. A la fin de juin et au commencement de juillet la pêche de l'égrefin a été un peu meilleure que celle de la morue. Il en a été de même pendant les dix premiers jours de septembre.

La merluche a été signalée en assez grandes quantités sur les pêcheries du large le 4 de juin, mais les prises ont été faibles jusqu'au 6. A partir de cette date-là jusqu'au 2 août, la pêche a été bonne. Vers le 25 juin, ce poisson abondait sur les pêcheries du large, et vers le 12 juillet il se rencontrait en assez fortes quantités près de l'île Wolf. Le 22 juillet, les bateaux qui ont pu obtenir de la boitte ont fait de 1,500 à 2,000 livres de merluche d'un seul coup. Pendant le reste de la saison d'excellentes prises ont été faites, et la pêche dans l'ensemble a été bonne.

Le hareng a été rare au commencement de la saison et s'est vendu à un prix assez élevé; mais ce n'est que vers l'époque ordinaire—10 août—que le gros hareng a été signalé en premier lieu près des îles Wolf. Durant le reste de la saison, les prises ont été faibles, bien que le petit hareng ait été signalé en abondance.

Le homard a été signalé pour la première fois le 8 de mai, mais la pêche en a été faible jusqu'au 25 juin, date où les opérations ont cessé. Au commencement de mai ce crustacé a été beaucoup en demande et s'est vendu 10 sous la pièce.

Le maquereau a été pêché en faibles quantités du 9 au 27 août; les premiers maquereaux qui ont été pris l'ont été au moyen de nasses tendues ici et à Bliss Harbour.

CARAQUETTE.

La morue a été signalée en premier lieu le 31 mai, et les prises ont été en somme toutes bonnes pendant tout le cours de la saison; cependant le rendement total de ce poisson a été un peu au-dessous du chiffre de l'année dernière. Les pêcheurs qui ont opéré sur les bancs ont pu facilement obtenir toute la boitte qu'il leur fallait, vu que le hareng et le peigne abondaient.

Le hareng a été pêché en faibles quantités aussitôt que le port a été libre de glace le 14 mai. Le lendemain, ce poisson a fait son apparition en abondance, mais le temps étant devenu mauvais vers le 26, à partir de ce moment les prises ont été faibles et irrégulières jusqu'à la fin de juin. Rien n'a été signalé pendant tout le cours de juillet, mais durant le mois d'août les prises ont été faibles, sauf le 22, où les bateaux ont pêché de 20 à 25 barils de hareng. Le rendement total de ce poisson a été très peu considérable.

Le homard a été signalé en premier lieu le 20 mai, mais il a été très rare pendant toute la saison. Le rendement total de ce crustacé a été excessivement faible.

Le maquereau, cette année, a été signalé le 3 de juin, mais la pêche en a été très faible pendant tout le cours de la saison.

Saumon.—Du 27 mai au 10 juillet, les prises ont été dans l'ensemble assez bonnes.

La seiche a été pêchée en assez grandes quantités à partir du 24 jusqu'au 30 août, inclusivement.

ESCUMINAC.

La morue a été signalée en premier lieu le 26 juin, et les prises ont été assez bonnes et régulières jusqu'à la fin de septembre.

Le hareng a été rencontré en assez grandes quantités aussitôt que la côte a été libre de glace (le 12 de mai), mais vers le 15 les prises sont devenues moins fortes, et rien n'a été signalé après le 20.

Le homard a aussi été pêché en premier lieu, le 12, en petites quantités; et à l'exception de quelques prises plus ou moins considérables faites jusqu'au 20, ce crustacé a été rare jusqu'au moment où la pêche a cessé (vers le 6 juillet).

Le maquereau a été pêché régulièrement en faibles quantités depuis le 8 juillet jusqu'au 27 septembre.

Le saumon a été signalé en premier lieu le 25 de mai, et à partir de cette date de faibles prises ont été régulièrement faites jusqu'au 22 juillet.

L'alose a été pêchée régulièrement en petites quantités à partir du 25 mai jusqu'au 25 juin.

GRAND-MANAN.

La morue n'a pas été signalée, cette année, avant le 28 mai, et à partir de cette date les prises ont été assez bonnes jusqu'au 25 juin. Vers le milieu de juin, la pêche a été aussi assez bonne sur les fonds de gravier. Durant la dernière semaine de juin, les prises ont été faibles, jusque vers le 1[er] juillet, date où la pêche à la ligne a été interrompue par les chiens de mer. Pendant la dernière partie du mois de juillet, les prises ont été alternativement excellentes, puis assez bonnes, mais l'on n'a obtenu ensuite que de piètres résultats, sauf sur les pêcheries du large et dans les diverses anses, où la pêche a été plus ou moins forte jusqu'à la fin de septembre. On croit que la quantité totale de morue qui sera salée ne dépassera pas 1,000 quintaux.

L'égrefin a aussi fait son apparition le 28 mai, et la pêche en a été bonne jusqu'au 30 juin.

La merluche a été signalée en premier lieu le 2 juin, et la pêche en a été bonne durant la plus grande partie de ce mois-là. A la fin de juin, ce poisson s'est fait rare et a continué à être peu abondant jusque vers le 20 juillet; après quoi les prises ont été alternativement excellentes puis assez bonnes sur les différentes pêcheries et aux divers postes de pêche de ce district. Le rendement de la merluche accuse une augmentation d'environ 1,000 quintaux sur le chiffre de l'année 1896.

Le flétan a fait son apparition le 17 de juin, et la pêche en a été, paraît-il, très faible. A l'exception de la pêche de la merluche, les opérations de la saison n'ont donné que de chétifs résultats. Cela est dû (particulièrement en ce qui concerne la pêche à la ligne) en partie au mauvais temps qu'il a fait pendant le printemps et au commencement de l'été, mais surtout à la rareté du hareng, dans la baie. La seule raison qui puisse être donnée pour expliquer comment il se fait que le hareng ait été peu abondant, c'est qu'il n'y avait probablement pas assez de nourriture pour ce poisson dans ces parages-ci, comme cela est déjà arrivé.

Le hareng a été signalé en premier lieu le 2 juin, mais il était petit et la pêche en a été faible. Vers le 16 juillet, le hareng d'été a fait son apparition, et pendant quelques jours les prises ont été faibles, mais par la suite une amélioration s'est produite, et jusqu'au 23 septembre les prises ont été alternativement bonnes puis médiocres dans toutes les parties du district. Il n'a été fumé que 1,000,000 de boîtes de hareng, soit une diminution de 50 pour 100 comparativement au chiffre de l'année dernière. Le hareng frais accuse aussi une forte diminution. La production totale des salaisons de hareng est portée à 2,000 barils.

Homard.—Depuis le 28 mai jusqu'à la fin de la saison, les prises ont été faibles et irrégulières. On croit que la diminution dans le rendement de ce crustacé sera d'environ 60 pour 100. Cela est dû, prétend-on, à ce que le homard a été pêché sur une trop grande échelle par le passé.

SHIPPÉGAN.

La morue a été pêchée, le 29 mai, en petites quantités, le temps ayant été très mauvais antérieurement à cette date-là. Pendant les mois de juin, de juillet et d'août et au commencement de septembre, la pêche côtière a été maigre, mais la pêche sur les bancs a été bonne. Le rendement de la morue a été considérable, mais les prix ont été bas, vu que les marchés étaient encombrés. Les morues que l'on prend ici sont séchées et expédiées aux ports de la Méditerranée, de l'Espagne et du Portugal, ainsi qu'aux Antilles.

Flétan et hareng.—La pêche de ces poissons a été dans l'ensemble assez bonne.

Le homard a été assez abondant pendant tout le cours de la saison; mais par suite de la persistance du mauvais temps, les pêcheurs n'ont pu lever leurs cages, et plusieurs homarderies ont fermé parce qu'elles n'étaient pas suffisamment alimentées. Les prix ont été élevés, mais pour la majorité des fabricants de conserves les recettes ont été inférieures aux dépenses.

Le maquereau a été signalé en premier lieu le 17 juin, mais la pêche a été très faible. Ceux qui ont opéré avec de petits bateaux n'ont obtenu que de piètres résultats, vu que le maquereau s'est tenu au large; quelques navires de la Nouvelle-Ecosse ont fait de légères prises, et les pièces qu'ils ont pêchées ont été salées et expédiées aux Etats-Unis. Cette année, très peu de maquereaux ont été placés dans les réfrigérants, ici.

Le saumon a été pêché en quantités plus ou moins considérables durant la seconde semaine de juin.

QUÉBEC.

GASPÉ.

La morue a été signalée en premier lieu le 24 juin, et d'assez bonnes prises ont été faites lorsque le temps a été favorable.

Hareng.—Le rendement de ce poisson a atteint à peu près la moyenne.

Le maquereau n'a pas fait son apparition ici, cette année.

Le saumon a été pêché en premier lieu le 7 de juin, mais les prises ont été faites pendant tout le cours de la saison.

GRANDE-RIVIÈRE.

Le capelan a fait son apparition le 15 de juin, mais la pêche en a été très faible.

La morue a été pêchée en premier lieu le 31 mai, mais la pêche côtière a été faible. La pêche sur les bancs a été bonne pendant toute la saison, et les pièces qui ont été prises étaient grosses, mais les chiens de mer ont fait leur apparition vers le milieu de la saison et ont beaucoup nui aux pêcheurs. Jusque-là on n'avait jamais été dérangé par les chiens de mer.

Le hareng a fait son apparition en abondance le 5 de mai, et d'excellentes prises ont été faites tous les jours pendant environ une semaine. Puis les prises ont été plus ou moins fortes jusqu'aux 24 septembre. A partir de cette date jusqu'à la fin de la saison le hareng a été rare et les pièces qui ont été pêchées étaient petites.

Le homard a fait son apparition en assez grande quantité le 5 de mai, mais la pêche de ce crustacé a été tellement faible que les établissements de conserves ont fermé le 15 de juin.

Le maquereau a été très rare pendant tout le cours de la saison; les seules prises valant la peine d'être signalées ont été faites le 23 juillet.

Le saumon a fait son apparition le 5 de juin, mais la pêche de ce poisson a aussi été faible, et aucune prise n'a été signalée après le 9 juillet.

L'éperlan a été signalé en abondance le 7 octobre, mais comme les pêcheurs ne pouvaient expédier leur poisson que deux fois par semaine, ils ont pêché par intervalles seulement.

La seiche a été signalée pour la première fois le 16 juillet, mais pendant toute la saison la pêche de ce poisson a été faible et irrégulière.

LONGUE-POINTE.

La morue a été pêchée en petites quantités du 9 au 19 juin inclusivement, mais le temps étant devenu mauvais, aucune prise n'a été ensuite signalée jusqu'au 1er juillet, alors que la situation s'est quelque peu améliorée. Vers le 7, de bonnes prises ont été faites. Durant la première semaine d'août, d'excellentes prises ont été signalées, et bien que le temps ait été déplorable, la pêche a été bonne jusqu'à la fin de septembre.

Hareng.—Les seules prises qui aient été signalées ont été faites le 16 d'août, date où un assez grand nombre de pièces ont été pêchées.

Le lançon a été signalé en premier lieu le 8 de juin, mais la pêche en a été faible jusqu'au 19. Puis aucune prise n'a été signalée jusqu'au 16 juillet ; à partir de cette date d'excellents résultats ont été obtenus jusqu'au 2 d'août. Ensuite la pêche a été assez bonne jusqu'à la fin de septembre.

Le saumon a été signalé le 8 de juin, et la pêche en a été assez bonne tous les jours jusqu'au 19.

MOISIE.

La morue a été signalée pour la première fois le 7 de juin, et la pêche en a été alternativement assez bonne puis médiocre jusque vers le 27. A partir de cette date, les prises ont été très passables jusque vers la fin de septembre.

Le lançon a fait son apparition en assez grandes quantités le 3 juillet, et d'excellentes prises ont été faites jusque vers le 26 septembre.

Le saumon a fait son apparition en faibles quantités le 20 juin, mais la pêche en a été assez bonne pendant tout le cours du mois.

La seiche a été assez abondante depuis le 6 jusqu'au 19 d'août inclusivement.

Somme toute, la pêche dans ce district a été d'environ $\frac{1}{3}$ plus forte qu'en 1896.

POINTE DE NEWPORT.

Le capelan a été signalé pour la première fois le 8 juin, et la pêche en a été bonne dans l'ensemble pendant le reste du mois.

La morue a fait son apparition en petites quantités près du rivage, le 29 mai. Pendant la première semaine de juin la pêche sur les bancs a été bonne. Durant le reste de la saison la pêche côtière a été pauvre, par suite de la rareté de la boitte et de la violence des vents, mais les pêcheurs qui ont opéré sur les bancs ont fait des prises très passables. Le rendement total de la morue est porté à 9,200 quintaux.

Le hareng a fait son apparition en abondance le 4 de mai, et la pêche en a été excellente jusqu'au 21, alors qu'il a commencé à se faire rare. Pendant tout le cours des mois de juin et de juillet et jusqu'au 14 d'août, les prises ont été assez bonnes, mais irrégulières. Le rendement total du hareng est porté à 4,000 barils, et le tout a été employé, paraît-il, comme boitte.

Le homard a été pêché en assez fortes quantités depuis le 4 jusqu'au 14 de mai inclusivement, mais il a ensuite été rare jusqu'au 2 juin. Aucune prise n'a été signalée après cette date-là. Le rendement total de ce crustacé est porté à 500 caisses, soit la même chose que l'année dernière.

La seiche a fait son apparition en faibles quantités sur les bancs le 26 juillet, mais elle n'a pas ensuite été signalée avant le 18 d'août. A partir de cette dernière date, la pêche de ce poisson a été bonne dans l'ensemble jusqu'à la fin de la saison.

PASPÉBIAC.

Capelan.—De très bonnes prises ont été signalées du 7 au 12 juin inclusivement. Rien n'a été signalé ensuite.

La morue a été signalée en premier lieu le 7 de juin, mais, à peu d'exceptions près, les prises ont été faibles jusqu'au 3 d'août. A partir de cette dernière date

jusqu'au 15 octobre, ce poisson a été assez abondant, mais par suite de la rareté de la boitte et de la violence des vents, les prises n'ont pas été très régulières.

Le hareng a été signalé en assez fortes quantités pendant tout le cours du mois de mai, mais il a été rare en juin. La pêche de ce poisson a été très faible pendant les mois de juillet, d'août et de septembre, mais du 6 au 9 d'octobre de très bonnes prises ont été faites.

La seiche a fait son apparition en assez fortes quantités le 3 juillet, mais elle a été rare depuis le 5 jusqu'à la fin du mois. De bonnes prises ont été faites entre le 18 et le 25 d'août.

PERCÉ.

La morue n'a pas été pêchée au mois de mai à cause des grands vents qui ont régné, mais le 1er juin de faibles prises ont été signalées, puis la pêche a été bonne jusqu'à la fin de la saison.

Le hareng a fait son apparition en assez fortes quantités le 10 de mai, et la pêche en a été très bonne dans l'ensemble jusqu'au 15 de juin. Vers la fin de juin, ce poisson a été rare, mais du 16 au 27 juillet des prises plus ou moins considérables ont été faites. De très bonnes prises ont été faites dans la seconde semaine d'août et la première semaine de septembre. Ensuite les vents ont empêché les pêcheurs de poursuivre leurs opérations.

Le homard a été pêché en assez grandes quantités tous les jours depuis le 10 jusqu'au 21 de mai, mais pendant tout le cours du mois de juin ce crustacé a été rare.

POINTE SAINT-PIERRE.

La morue a été signalée pour la première fois le 25 de mai, et la pêche en a été assez bonne dans l'ensemble pendant tout le cours de la saison.

Le 12 juin, l'on m'a fait savoir qu'Alexander et Cie avaient obtenu jusque-là 300 *drafts* de plus qu'à la même époque en 1896. Vers le 18 juillet, la morue a été signalée en abondance sur les pêcheries du large, mais les grands vents qui ont régné pendant la plus grande partie de la saison ont nui aux opérations. La moyenne de la pêche par bateau est portée à 125 pièces.

Le hareng a fait son apparition en assez grandes quantités le 4 de mai, et la pêche dans l'ensemble en a été bonne jusque vers le 11 juin. Pendant le reste de la saison, les prises ont été alternativement passables, puis maigres. Presque tout le hareng qui a été pêché a été employé comme boitte.

Le homard a été pêché en quantités plus ou moins fortes du 4 au 31 mai, mais pendant le reste de la saison ce crustacé a été rare.

Seiche—La pêche de ce poisson a été assez bonne à partir du 29 de juillet jusqu'au 15 d'octobre.

SEPT-ILES.

La morue a été signalée pour la première fois le 7 de juin, mais la pêche en a été faible jusqu'à la fin d'août. Pendant le mois de septembre, les prises ont été assez bonnes; mais au mois d'octobre le temps a été trop orageux pour que l'on pût pêcher.

Le hareng a été signalé ici et à la Pointe-des-Monts le 17 de mai, mais ce n'est qu'au 31 de ce mois qu'on a commencé à le pêcher, et les prises ont été faibles. Vers le 30 juin, ce poisson a fait sa réapparition en petites quantités, mais aucune prise pour la peine d'en parler n'a été faite ensuite.

Le lançon a fait son apparition en assez grandes quantités le 31 mai, mais on ne l'a pêché régulièrement que vers le 25 juin ; à partir de cette dernière date les prises ont été dans l'ensemble très bonnes jusque vers la fin de septembre.

Le saumon a été pêché pour la première fois le 31 mai. Le rendement de ce poisson a été d'environ 50 pour 100 moins considérable qu'en 1896.

La seiche a été pêchée en assez fortes quantités depuis le 9 jusqu'au 19 d'août.

SAINTE-MARGUERITE.

La morue n'a pas été pêchée régulièrement, mais d'assez bonnes prises ont été faites à partir du 17 juillet jusqu'au 27 septembre.

Le lançon a fait son apparition en assez grandes quantités le 17 juillet, et de bonnes prises ont été faites jusque vers le 11 d'août, alors que le temps est devenu orageux. Ce poisson a abondé depuis le 1er jusqu'au 25 septembre ; mais après cette dernière date aucune prise n'a été signalée.

ANTICOSTI.

BAIE DES ANGLAIS.

Le capelan a été très abondant depuis le 16 de juin jusqu'à la fin de ce mois-là.

Morue—Ce poisson n'a pas été pêché à ce poste-ci ni à l'extrémité occidentale de l'île, la saison dernière, vu que les habitants de la localité ont été occupés à cultiver leurs terres ou à travailler pour M. Menier.

Le hareng a fait son apparition en assez grandes quantités le 25 de mai, mais la pêche en a été faible à cause du mauvais temps.

La seiche a été abondante pendant tout le cours du mois de septembre ainsi qu'au commencement d'octobre, et a été pêchée en très fortes quantités.

BAIE DES RENARDS.

Capelan—Voir Baie des Anglais.

La morue n'a été pêchée qu'en très faibles quantités jusqu'au commencement d'août, alors que le hareng a fait son apparition. Puis la pêche de ce poisson a été en général bonne, et des prises passables ont été faites à la pointe de Heath jusqu'à la fin de septembre. La pêche totale des trois bateaux qui ont opéré dans ces parages est portée à 103 quintaux.

Le hareng a fait son apparition en abondance le 25 de mai, et la pêche en a été bonne jusque vers le 7 de juin. Ce poisson a fait sa réapparition le 24 de juin et a abondé pendant quelques jours. Ensuite il a été rare jusque vers le 7 d'août, date où il a été signalé en fortes quantités à la pointe de Heath, et d'assez bons résultats ont été obtenus à tous les endroits de la partie orientale de l'île jusqu'au 27 septembre.

POINTE DU SUD-OUEST.

La morue a fait son apparition en assez fortes quantités au commencement d'octobre, mais ce poisson n'a pas été pêché du tout durant la saison.

La seiche a été très abondante tout le mois de septembre et au commencement d'octobre.

ANSE DES FRAISES.

Capelan—Voir Baie des Anglais.

La morue a été signalée en premier lieu le 25 mai et on l'a pêchée en assez grandes quantités jusque vers la fin de juin ; puis il n'a été fait que de faibles prises. La pêche totale des 29 bateaux qui ont opéré dans ces parages a atteint près de 600 quintaux.

Seiche—Voir Baie des Anglais.

ILES DE LA MADELEINE.

La morue a été pêchée en faibles quantités le 26 de mai, puis pendant environ un mois ce poisson a été assez abondant sur les pêcheries, mais il a été pris peu de chose,

un petit nombre de bateaux seulement ayant opéré dans ces parages. Du 26 juin au 12 juillet la pêche a été passable, mais le mauvais temps a empêché les bateaux de prendre la mer régulièrement. A partir de cette dernière date jusque vers le milieu de septembre les prises ont été faibles, surtout à cause de la rareté de la boitte.

Le hareng de printemps a fait son apparition vers le 13 de mai en petites quantités ; mais vers le milieu du mois il est devenu abondant dans les diverses baies et la pêche en a été très bonne. Ce poisson n'a pas été signalé par la suite avant le 9 de septembre ; à partir de cette date de faibles prises de grosses pièces ont été faites tous les jours pendant environ une semaine. Le rendement du hareng de printemps a été à peu près le même qu'en 1896.

Le homard, par suite de l'arrivée tardive du printemps, n'a pas été pêché avant le 8 de mai. Depuis le 25 de mai jusque vers le 11 de juin les prises ont été alternativement passables puis bonnes ; dans la première semaine de juin, un grand nombre de trappes ont été détruites sur la partie septentrionale des îles, et cela a entravé les opérations. Depuis le 11 de juin jusqu'à la fin de la saison les prix ont été faibles ; 22 juin, la pêche a été bonne près de l'île Bryon. Le 12 juillet l'on m'a fait savoir que toutes les fabriques de conserves avaient fermé à cause de la rareté du homard. On demande que les règlements concernant la pêche du homard soient modifiés, vu que les trappes sont généralement tendues tard et que les habitants de la localité ne vivent que de pêche.

Le maquereau a fait son apparition le 31 de mai, et de faibles coups de filets ont été faits jusque vers le 17 juin. Ensuite l'on n'a obtenu que de piètres résultats. Vers le 23 juillet, de faibles prises ont été signalées sur la partie nord-est des îles. Dans la seconde semaine de septembre le maquereau a abondé, mais le mauvais temps a nui aux opérations.

Somme toute, la pêche du maquereau a été très faible ; il y a trois ans le rendement de ce poisson avait atteint 1,500 barils. tandis que cette année il n'en a pas été pris plus de 200 barils.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. M. HUTCHINS,

Préposé du bureau des renseignements sur les pêcheries.

ANNEXE Nº 13.

L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE DU PHOQUE À FOURRURE DANS L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD, TELLE QU'INFLUENCÉE PAR LA SENTENCE ARBITRALE ET LA LÉGISLATION QUI EN EST RÉSULTÉE.

PAR R. N. VENNING.

QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Le présent rapport contient un résumé de ce qui s'est passé, relativement à cette question, pendant l'année 1897.

DÉPART DE LA FLOTTE DE PÊCHE.

Le premier navire est parti le 3 décembre 1896, et à la fin de ce mois-là 18 bâtiments s'étaient mis en route. Au mois de janvier 1897 il en est parti 7 autres, au mois de février 10, et au mois de mars 8.

Cette flotte était divisée en deux sections, comme suit :—

LISTE DES NAVIRES QUI ONT OPÉRÉ SUR LA CÔTE AMÉRICAINE DE L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD.

Permis.	Goélettes.	Tonneaux.	Capitaines.	Date du départ.
1	Mary Taylor	43	P. Carlson	3 déc. 1896
3	C. D. Rand	51	J. O. Townsend	9 do do
4	Mary Ellen	63	D. McPhee	9 do do
7	Osprey	40	G. McDougall	14 do do
10	Ainoko	76	G. Heater	21 do do
12	Allie J. Alger	75	R. O. Lavender	24 do do
15	E. B. Marvin	96	Chas. J. Harris	30 do do
16	Sapphire	109	Wm. Cox	30 do do
17	Triumph	96	C. N. Cox	30 do do
18	Pioneer	66	W. E. Baker	31 do do
21	Amateur	18	C. Jipson	20 janv. 1897
23	Pachwellis	20	J. Nyetam	21 do do
24	Fisher Maid	21	C. Chipps	21 do do
25	Mountain Chief	23	Nawassum	21 do do
26	Penelope	70	D. G. Macauley	6 fév. do
27	Beatrice	66	Wm Heater	6 do do
28	Cape Beale	13	J. E. Quap	9 do do
29	Maud S	97	R. E. McKeil	19 do do
30	Dora Siewerd	93	H. F. Siewerd	20 do do
31	Zillah May	66	S. Balcam	20 do do
32	Otto	86	J. McLeod	24 do do
33	Minnie	49	V. Jacobsen	24 do do
34	City of San Diego	46	D. Martin	26 do do
35	Arietis	86	P. Martin	27 do do
36	Ocean Belle	83	R. Cox	1er mars do
37	Enterprise	69	J. W. Todd	4 do do
38	Teresa	63	G. Meyer	17 do do
39	Labrador	25	M. Pike	18 do do
40	Fawn	59	M. Foley	18 do do
41	Chacheemah	10	H. Chacheemah	18 do do
42	South Bend	21	C. F. Dillon	18 do do
43	Annie (sloop)	9	C. Spring	20 do do

En tout 32 navires.

LISTE DES NAVIRES QUI ONT OPÉRÉ SUR LA CÔTE JAPONAISE DE L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD.

Permis.	Goélettes.	Tonneaux.	Capitaines.	Date du départ.
2	Casco	63	Chas. Le Blanc	8 déc. 1896
5	Mermaid	73	Jas. W. Anderson	10 do do
6	Umbrina	99	Chas. Campbell	12 do do
8	Annie E. Paint	32	Alf. Bissett	19 do do
9	Geneva	92	Wm. O'Leary	21 do do
11	Carlotta G. Cox	76	Wm. D. Byers	22 do do
13	Director	87	F. W. Gilbert	28 do do
14	Borealis	37	Andrew Nelson	29 do do
19	Sadie Turpel	56	A. S. Crane	4 janv. 1897
20	Agnes McDonald	107	M. F. Cutler	15 do do
22	Vera	60	Wm. T. Bragg	21 do do

En tout 11 navires.

Tous ces navires, à l'exception de 14, ont opéré subséquemment sur la mer de Behring, où la pêche ne commence que le 1er d'août. Les navires qui limitent leurs opérations du printemps à la côte américaine de l'océan Pacifique retournent à Victoria, après que les phoques ont disparu de la côte, pour attendre que la saison de pêche s'ouvre dans la mer de Behring.

Les navires qui opèrent pendant le printemps sur les eaux asiatiques se rendent aussi dans la mer de Behring lors de l'ouverture de la saison de pêche à cet endroit, mais ils ne comptent que pour un petit nombre parmi la flotte de la mer de Behring.

Le tableau suivant contient une liste complète des navires qui se sont dirigés vers la mer de Behring pendant l'année 1897 ; ce tableau fait voir que parmi les 44 navires qui sont partis durant cette année-là 30 étaient à destination de la mer de Behring.

LISTE DES NAVIRES QUI SONT PARTIS POUR LA MER DE BEHRING DANS LE BUT DE PÊCHER LE PHOQUE, SAISON DE 1897.

Numéro.	Navires.	Tonneaux.	Numéro du permis.	Capitaine.	Destination.
1	Mary Taylor	46	1	F. Cole	Mer de Behr. (parti de Vict.)
2	Casco	63	2	C. Le Blanc	do (mainten. au Japon.)
3	Mermaid	73	5	S. W. Anderson	do do
4	Umbrina	99	6	C. Campbell	do do
5	Annie E. Paint	82	8	A. Bissett	do do
6	Geneva	92	9	W. O'Leary	do do
7	Ainoko	75	10	G. Heater	do (parti de Victoria.)
8	Carlotta G. Cox	76	11	W. D. Byers	do (mainten. au Japon.)
9	Director	87	13	F. W. Gilbert	do do
10	Borealis	37	14	A. Nelson	do do
11	E. B. Marvin	36	15	C. I. Harris	do (parti de Victoria.)
12	Triumph	98	17	C. N. Cox	do do
13	Pioneer	66	18	W. E. Baker	do (maint. à l'îleCopper)
14	Sadie Turpel	56	19	A. S. Crane	do (mainten. au Japon.)
15	Vera	60	22	W. T. Bragg	do do
16	Penelope	70	26	D. G. Macauley	do (parti de Victoria.)
17	Beatrice	66	27	W. Heater	do do
18	Dora Siewerd	93	30	H. F. Siewerd	do do
19	Zillah May	66	31	S. Balcam	do do
20	Otto	86	32	J. McLeod	do do
21	Minnie	46	33	V. Jacobsen	do do
22	City of San Diego	46	34	D. Martin	do do
23	Arietis	86	35	P. Martin	do do
24	Ocean Belle	83	36	R. Cox	do do
25	Enterprise	69	37	J. W. Todd	do do
26	Teresa	63	38	G. Meyer	do do
27	Fawn	59	40	M. Foley	do do
28	South Bend	21	42	C. F. Dillon	do do
29	Victoria	63	44	R. Balcam	do do
30	Favourite	80	45	R. McLean	do do

On voit par le tableau qui précède que parmi ces navires il en est venu dix de la côte du Japon et un des environs des îles russes.

PÊCHE DE LA SAISON.

Le tableau suivant, préparé par le percepteur des douanes, à Victoria, C.-B., indique en détail les opérations des navires canadiens qui ont fait la pêche du phoque pendant l'année 1897.

Liste des navires qui sont partis de la Colombie-Britannique

Navires.	Tonneaux.	Capitaine.	Équipage.		Bateaux.		Côte de la Col.-Britannique.	
			Blancs.	Sauvages.	Bateaux.	Canots.	Mâles.	Femelles.
Agnes McDonald	107	F. M. Cutler	27	....	8	....	....	....
Ainoko	75	G. Heater	6	26	2	13	22	385
Allie I. Alger	75	R. A. Lavender	24	....	7	....	286	354
Amateur	18	C. Jipson	....	14	....	7	1	19
Annie E. Paint	82	A. Bissett	26	....	9	....	26	45
Arietis	86	P. Martin	6	27	2	14	96	71
Beatrice	66	W. Heater	4	25	2	12	103	55
Borealis	39	A. Nelson	20	....	6	....	....	....
Casco	63	C. Le Blanc	20	....	6	....	5	9
C. D. Rand	51	J. A. Townsend	21	....	6	....	147	155
C. G. Cox	76	W. D. Byers	26	....	8	....	62	110
City of San Diego	46	L. McGrath	6	18	1	9	39	22
Director	87	F. W. Gilbert	23	....	7	....	1	3
Dora Siewerd	94	H. F. Siewerd	8	30	2	15	52	33
E. B. Marvin	96	C. J. Harris	9	32	2	16	154	123
Enterprise	69	J. W. Todd	8	26	2	13	21	17
Favorite	80	L. McLean	7	26	2	13	....	....
Fawn	58	M. Foley	6	20	1	10	29	22
Fisher Maid	21	C. Chipps	....	13	....	6	7	20
Geneva	93	W. O'Leary	20	....	6	....	....	....
Labrador	25	M. Pyke	6	....	3	....	14	11
Mary Taylor	43	F. Cole	7	24	2	12	80	229
Mary Ellen	63	D. McPhee	24	....	7	....	123	167
Maud S	97	R. McKiel	7	20	2	10	....	....
Minnie	46	V. Jacobsen	6	22	2	11	59	42
Mermaid	73	J. W. Anderson	22	....	7	....	12	139
Mountain Chief	23	J. Nawassum	....	16	....	8	5	7
Ocean Bell	83	R. Cox	7	23	3	11	130	37
Otto	86	J. McLeod	7	35	3	14	128	65
Pachwellis	19	J. Nyetam	....	20	....	10	9	15
Penelope	70	D. McCauley	6	25	2	12	89	30
Pioneer	76	W. E. Baker	24	....	7	....	210	392
Sadie Turpel	56	A. L. Crane	23	....	7	....	....	....
Sapphire	109	W. Cox	9	30	2	15	68	30
South Bend	21	E. F. Dillon	4	9	1	5	....	1
Teresa	63	G. Meyer	8	24	2	12	18	35
Triumph	98	C. N. Cox	7	40	3	18	142	67
Umbrina	99	C. Campbell	25	....	7	....	....	....
Vera	60	W. T. Bragg	20	....	6	....	....	....
Victoria	60	J. Haan	9	18	2	10	....	....
Zillah May	66	S. Balcam	7	24	2	12	125	39
Canots	......	....	....	....	....	....	....	....
*41 navires	2,708		495	587	149	288	2,263	2,819

RÉCAPITULATION.

Equipages.	Blancs.	Sauv.	Total.	Bateaux et canots.	Bateaux	Canots.	Total.
	495	587	1,082		149	288	437

Postes de pêche.	Mâles.	Femelles	Totaux.
Côte de la Colombie-Britannique et de Pacifique-Nord	2,263	2,819	5,082
Côte du Japon	3,677	3,644	7,321
Côte de l'île Copper	454	928	1,382
Mer de Behring	6,549	9,058	15,607
Total	12,943	16,449	29,392
Pêche des sauvages en canots	....	....	1,018
Grand total	....	....	30,410

pour faire la pêche du phoque pendant l'année 1897.

Nombre de pièces prises.						Total.	Observations.	Numéro du permis.
Côte du Japon.		Environs de l'île Copper.		Mer de Behring.				
Mâles.	Femelles.	Mâles.	Femelles.	Mâles.	Femelles.			
308	181	....	....	....	....	489	A fait naufrage à 5 milles au sud d'Akishi, Japon, 21 juin 1897.	20
....	....	....	....	512	412	1,331	....	10
....	....	....	....	....	....	640	....	12
....	....	....	....	....	....	20	....	21
373	446	6	9	136	257	1,298	....	8
....	....	....	....	368	529	1,064	....	35
....	....	....	....	217	362	737	....	27
154	154	2	4	66	246	626	....	14
432	430	49	139	....	....	1,064	....	2
....	....	....	....	....	....	302	....	3
381	637	85	163	....	....	1,438	....	11
....	....	....	....	182	220	463	....	34
426	439	56	127	....	....	1,052	....	13
....	....	....	....	558	696	1,339	....	30
....	....	....	....	396	577	1,250	....	15
....	....	....	....	134	381	553	....	37
....	....	....	....	299	254	553	....	45
....	....	....	....	233	207	491	....	40
....	....	....	....	....	....	27	....	24
120	269	88	249	25	53	804	....	9
....	....	....	....	....	....	25	....	39
....	....	....	....	195	370	944	....	1
....	....	....	....	....	....	290	....	4
....	....	....	....	....	....	....	A fait nauf. près des îles de la Reine Charlotte le 23 avril '97 (prise de 11 pièces perdue).	29
....	....	....	....	403	492	996		33
468	362	40	102	....	....	1,123	....	5
....	....	....	....	....	....	12	....	25
....	....	....	....	449	343	959	....	36
....	....	....	....	404	424	1,021	....	32
....	....	....	....	....	....	24	....	23
....	....	....	....	292	411	822	....	26
....	....	128	135	10	3	878	....	18
430	217	....	....	88	164	899	....	19
....	....	....	....	....	....	98	A brûlé en mer, lat. 48 30′ N, long. 125°55′ O., 23 avril 1897.	16
....	....	....	....	....	....	1	....	42
....	....	....	....	235	560	848	....	38
....	....	....	....	690	861	1,760	....	17
433	385	....	....	48	142	1,008	....	6
152	124	....	....	114	150	540	....	22
....	....	....	....	96	680	776	....	44
....	....	....	....	399	264	827	....	31
....	....	....	....	....	....	1,018	Pêche des sauvages, côte de la C.-B.	....
3,677	3,644	454	928	6,549	9,058	30,410		

La pêche du phoque, cette année, a été bien au-dessous de la moyenne, mais d'un autre côté le nombre des navires n'a été que de 44, contre 64 l'année dernière.

Il y a plusieurs causes pour expliquer la chose. La baisse considérable dans le prix des peaux de phoque, les faibles profits réalisés par le passé, la confiscation des navires qui ont dépassé la limite voulue, etc.—Tout cela a eu pour effet de décourager les propriétaires de navires et de les porter à abandonner la partie. Cependant, la moyenne de la pêche par bateau a été à peu près la même que l'année dernière, et comme le prix des peaux de phoques vient de monter de 20 pour 100 sur le marché de Londres, il est tout probable que ceux qui ont poursuivi les opérations, cette année, feront des bénéfices appréciables.

L'augmentation qui s'est produite dans le prix des peaux va sans doute avoir un bon résultat, et il y a tout lieu de croire qu'un grand nombre de goélettes, qui autrement seraient restées dans le port, se joindront à la flotte de pêche de 1898.

Chose curieuse, même dans les années où les plus faibles prises ont été faites, les pêcheurs et les capitaines des garde-côtes n'ont pas remarqué de diminution sensible dans le nombre des phoques en mer. L'insuccès des opérations est attribuée au mauvais temps et au fait que les phoques sont devenus plus défiants.

Autrefois, lorsque les navires de pêche pouvaient entrer dans la mer de Behring au mois de juin et en sortir quand ils le voulaient, la plupart d'entre eux partaient au mois d'août (c'est l'époque où le temps commence à être mauvais), et l'on en voyait très peu sur les pêcheries après la première semaine de septembre.

Sans doute il y avait des exceptions à cette règle, et il a été établi que de bonnes prises pouvaient être faites pendant le mois de septembre, mais lorsque les navires avaient fait une pêche passable durant les mois de juin, de juillet et d'août, ils se remettaient en route à l'approche du mauvais temps. Naturellement le temps devenait de plus en plus défavorable à mesure que la saison avançait. Ainsi donc, autrefois les pêcheurs pouvaient échapper aux intempéries de la saison. Aujourd'hui les conditions, par suite des règlements adoptés par la commission qui a siégé à Paris, se trouvent entièrement changées. Non seulement la zone territoriale a-t-elle été portée à une largeur de 60 milles, ce qui force les pêcheurs d'opérer plus au large, mais de plus il n'est pas permis aux navires d'entrer dans la mer de Behring avant le 1er d'août, après que deux des meilleurs mois de pêche sont écoulés, et presque au moment où le temps commence à être mauvais.

Les derniers jours où la pêche du phoque a été faite, cette année, sur la mer de Behring, sont les suivants:—

1	navire,	8	septembre	4	navires,	17	septembre,
1	do	11	do	8	do	19	do
2	do	13	do	1	do	21	do
1	do	14	do	1	do	26	do
4	do	15	do	1	do	4	octobre.

Ainsi, comme le fait voir le tableau précédent, la saison de pêche sur la mer de Behring couvre un peu plus d'un mois et demi, et les pêcheurs, pour obtenir des résultats appréciables, sont forcés de continuer les opérations aussi longtemps que le temps le permet, c'est-à-dire un mois plus tard que la date où autrefois les navires commençaient à partir à cause des intempéries de la saison.

Il n'y a donc pas de doute que depuis la décision rendue par le tribunal d'arbitrage les opérations se poursuivent sur la mer de Behring dans des conditions beaucoup moins favorables que dans le temps où la pêche était permise durant les mois de juin et de juillet.

En outre, les phoques sont devenus plus défiants qu'autrefois, et cela est dû à ce que les eaux sur les pêcheries sont constamment agitées par les propulseurs des garde-côtes.

Il sera peut-être intéressant d'examiner l'effet que peut avoir à cet égard la circulation de garde-côtes dans ces parages.

La plupart des navires de pêche qui ont opéré sur la mer de Behring, cette année, ont stationné au sud et au sud-est d'une zone de 60 milles autour des îles Pribylov ; ils occupaient donc un espace relativement restreint.

Il ne peut y avoir de doute que les steamers en circulant sur les pêcheries affectent considérablement les opérations des pêcheurs. C'est un fait bien connu que les phoques qui se prennent en plus grand nombre sont ceux que l'on trouve endormis à la surface de l'eau. Or les steamers, au cours de leurs mouvements de va-et-vient, dérangent inévitablement les phoques dans leur sommeil, et par conséquent nuisent aux opérations.

Jadis, il n'y avait ni bâtiments de commerce ni vaisseaux de guerre dans ces parages ; mais maintenant ce n'est plus la même chose, et les pêcheurs se trouvent dans une position moins favorable qu'alors.

Pour bien juger de la situation, il faudrait jeter un coup d'œil sur les cartes indiquant les mouvements des garde-côtes des Etats-Unis sur la mer de Behring, mais ces cartes n'ont pas encore été livrées à la publicité ; cependant, dans le rapport du ministère pour 1895, sous l'en-tête " Abordage des navires britanniques par les vaisseaux de patrouille des Etats-Unis", les mouvements des garde-côtes se trouvent consignés très au long.

Sur 35 navires visités entre le 3 d'août et le 20 de septembre,

7	ont	été abordés	une	fois.
10	"	"	deux	"
4	"	"	trois	"
6	"	"	quatre	"
5	"	"	cinq	"
3	"	"	six	"

Cela représente uniquement les visites faites par les garde-côtes, indépendamment de leurs mouvements constants de va-et-vient.

Cette année, 8 steamers ont fait la patrouille.

FLOTTE DES GARDE-CÔTES.

Les navires qui ont fait le service de patrouille sur la mer de Behring, durant la saison, pour voir à ce que les règlements fussent observés, étaient les bâtiments britanniques *Amphion*, *Wild Swan* et *Pheasant*, et les garde-côtes des Etats Unis *Bear*, *Rush*, *Corwin*, *Perry* et *Grant*.

DÉSASTRES.

Les accidents, cette année, ont été fréquents, eu égard au petit nombre de navires qui ont pris la mer.

La goélette *Agnes McDonald*, 107 tonneaux, a fait naufrage à 5 milles au sud d'Akishi, sur la côte du Japon, le 21 juin 1897.

La goélette *Maud S*, 97 tonneaux, a coulé bas au large des îles de la Reine-Charlotte, le 23 avril 1897, et la goélette *Sapphire*, 109 tonneaux, a brûlé en mer à la latitude 48° 36′ N., longitude 125° 55′ O., le 23 avril 1897.

PROPOSITION D'ARRANGEMENTS SUPPLÉMENTAIRES.

Dans mon rapport de l'année dernière, sous l'en-tête "Proposition d'arrangements supplémentaires quant aux armes à feu et à l'examen des peaux de phoques par des experts", j'ai expliqué les propositions du gouvernement des Etats-Unis à cet égard.

En ce qui concerne la proposition de faire examiner les peaux de phoques par des experts des Etats-Unis au retour des navires à leurs ports d'attache, dans le but de déterminer le sexe des phoques qui auraient été pris et la manière dont ils auraient été tués, j'ai exposé les raisons pour lesquelles le Canada n'avait pu consentir à la chose.

Le gouvernement des Etats-Unis proposa ensuite ce qui suit :—

" Les navires qui partiront de Victoria pour se rendre directement à la mer de Behring devront exhiber au receveur des douanes ou au commandant de la flotte des Etats-Unis faisant la patrouille sur la mer de Behring, à Ounalaska, un certificat

signé par le percepteur des douanes à Victoria et portant qu'il n'y a pas d'armes à feu à bord; puis ces navires seront visités par des officiers régulièrement autorisés à le faire et la chose sera constatée sur le dos du certificat; le certificat, une fois qu'il aura été visé, pourra être accepté par les officiers des garde-côtes comme une preuve qu'il n'y a pas d'armes à feu cachées à bord, à moins que l'officier faisant la visite n'ait raison de croire, en se basant sur autre chose que de simples soupçons, que la loi a été violée."

Bien qu'il ne vît pas la nécessité de faire viser par des officiers des Etats-Unis les certificats qui seraient délivrés par le percepteur des douanes, le gouvernement du Canada, voulant se montrer conciliant, accepta cette dernière proposition, mais à la condition que les mots: "pourra être accepté" fussent remplacés par les suivants: "devra être accepté".

Les Etats-Unis refusèrent de modifier leur proposition dans ce sens, et les choses restèrent dans le *statu quo*.

Plus tard, les Etats-Unis demandèrent que l'on en revint à l'arrangement en vertu duquel les scellés devaient être apposés sur les armes.

Au sujet de ces diverses propositions, le gouvernement du Canada fit savoir au gouvernement de Sa Majesté qu'il ne croyait pas qu'il fût nécessaire de modifier les règlements en quoi que ce soit. Il lui fit aussi remarquer qu'il avait été prêt à faire certaines concessions, mais que l'on n'avait pu en venir à une entente. La situation, ajouta-t-il, n'avait pas changée, et bien que l'on fût convaincu que les modifications aux règlements suggérés par les Etats-Unis ne feraient que compliquer les choses davantage, si le gouvernement de Sa Majesté était d'avis que l'apposition des scellés sur les armes aurait pour effet de mettre fin aux visites vexatoires, le gouvernement canadien consentirait à la chose. Quant à la question de permettre l'examen des peaux de phoques à l'arrivée des navires à leurs ports de destination, c'était là une concession que le Canada jugeait inutile.

Lorsque le consentement du gouvernement de Sa Majesté à renouveler l'arrangement qui avait été en vigueur durant l'année 1894 (relativement à l'apposition des scellés sur les armes) fut porté à la connaissance du gouvernement des Etats-Unis, celui-ci prétendit que ce n'était là qu'une mesure temporaire et par conséquent insuffisante; pour cette raison la proposition de la part du gouvernement de Sa Majesté de renouveler l'arrangement en question ne fut pas acceptée par le gouvernement des Etats-Unis.

En même temps, les Etats-Unis offrirent de donner aux navires de pêche britanniques le bénéfice des articles IV, V et VI des "Règlements régissant les navires (des Etats-Unis) employés à la pêche du phoque durant la saison de 1897."

Ces articles se lisaient comme suit:—

ARTICLE 4.

Afin de protéger les navires de pêche au phoque qui seront rencontrés dans les limites fixées par la sentence arbitrale pendant le temps prohibé (c'est-à-dire entre le 30 avril et le 1er août), mais qui n'auront pas violé la loi, tout navire de pêche au phoque qui voudra traverser la mer dans les limites fixées par la sentence arbitrale, durant le temps prohibé, pour se rendre à son port d'attache ou à un autre port, ou pour gagner les pêcheries ou en partir, ou pour toute autre fin légitime, pourra, à la demande du capitaine, faire apposer les scellés sur son attirail de pêche, y compris les fusils et les munitions, et il sera fait mention de la chose dans le journal de la timonerie. Cela aura pour effet d'empêcher que le navire ne soit saisi, durant le temps prohibé, par l'un des croiseurs, tant que les scellés ainsi apposés resteront intacts, à moins qu'il n'y ait des preuves que la loi a été violée.

ARTICLE 5.

L'apposition des scellés et la mention de la chose dans le journal de la timonerie pourront être faites au port ou en mer par tout officier naval, consulaire ou douanier des Etats-Unis, et aussi, en mer, par le commandant d'un croiseur britannique. Un officier stationnera à l'île d'Attu, dans ce but, du 1er juillet au 25 août.

L'officier apposant les scellés devra faire mention de la chose dans le livre de loch du navire et indiquer en détail le nombre et les espèces de fusils et autres engins de pêche, la quantité et les espèces de munitions, ainsi que le nombre et le sexe des phoques et des peaux de phoques à bord.

ARTICLE 6.

Tous les navires à destination de la mer de Behring pour faire la pêche du phoque devront, avant de se mettre à pêcher dans les limites fixées par la sentence arbitrale, déclarer le but de leur voyage à l'officier du service des garde-côtes stationné à l'île d'Attu, ou au sous-percepteur des douanes, à Unalaska.

Ces fonctionnaires devront, respectivement, apposer les scellés sur les fusils et les munitions à bord des navires qui auront déclaré le but de leur voyage, si cela n'a pas déjà été fait en vertu de l'article 4 des présents règlements, et devront, à tout événement, constater la chose dans le livre de loch du navire, en indiquant en détail le nombre et les espèces de fusils et autres engins de pêche, la quantité et les espèces de munitions, ainsi que le nombre et le sexe des phoques et des peaux de phoques à bord. Cette apposition de scellés assurera au navire la même protection que celle que comporte l'article 4. Au lieu de faire sceller les armes et les munitions qui se trouveront à bord de son navire, le capitaine pourra, s'il le préfère, les livrer à l'un des officiers préposés aux îles, et ces armes et munitions seront détenues aux risques du dit capitaine jusqu'à ce qu'il vienne *les réclamer* à la fin de la saison de pêche.

Le gouvernement de Sa Majesté fit savoir au gouvernement des États-Unis qu'il ne pouvait accepter la proposition d'étendre ces règlements aux navires de pêche britanniques, mais se déclara prêt à donner instructions (et c'est ce qu'il fit subséquemment) aux navires de Sa Majesté faisant la patrouille sur la mer de Behring de sceller les armes et munitions de tout vaisseau britannique qui pourrait s'adresser à eux dans ce but, et en même temps de faire mention de la chose dans le livre de loch du vaisseau.

LES PÊCHEURS DEMANDENT QUE LES RÈGLEMENTS SOIENT MODIFIÉS.

Au commencement de l'année, le gouvernement reçut du gouverneur de la Colombie-Britannique une copie d'un rapport d'un comité du conseil exécutif, représentant que si, comme il était question de le faire, l'on fermait la mer de Behring aux pêcheurs, l'industrie de la pêche du phoque dans la province serait ruinée et la position financière d'un grand nombre de personnes intéressées dans cette industrie se trouverait gravement compromise.

Les règlements actuels, disait-on, avaient provoqué une diminution dans le rendement des pêcheries de phoques, sans parler de la baisse des prix sur le marché de Londres, et il en était résulté des pertes sérieuses pour les propriétaires de goélettes de pêche et pour tous les autres intéressés. Le temps prohibé, ajoutait-on, couvrait trois des meilleurs mois de pêche—deux sur la côte et un sur la mer de Behring—et sous d'autres rapports encore les règlements étaient arbitraires et excessivement sévères. Il était donc à propos de les modifier de manière à éviter les saisies vexatoires et à établir cette industrie sur une base plus sûre.

Quelque temps après, l'on reçut un autre rapport du conseil exécutif, suggérant certains changements aux règlements. Les modifications proposées, disait-on, permettraient aux pêcheurs de phoques d'exercer leur industrie en paix, sans qu'il y eût lieu de craindre que les eaux ne se dépeuplassent.

Ces représentations de la part des pêcheurs furent communiquées au gouvernement de Sa Majesté.

Je ferai remarquer ici qu'il n'y a rien dans la sentence arbitrale sur quoi l'on puisse se baser pour dire que la revision des règlements doit nécessairement tendre à restreindre la pêche du phoque.

Il ne faut pas oublier que, d'après la sentence arbitrale, les règlements ne peuvent être revisés que du commun accord des deux gouvernements. Tous les 5 ans, les

deux gouvernements intéressés sont libres d'étudier la question et de juger, à la lumière de l'expérience du passé, s'il y a lieu ou non d'apporter des changements.

Si l'on examine bien la situation, l'on en viendra peut-être à la conclusion que les règlements actuels, surtout en ce qui concerne la pêche sur la mer de Behring, sont trop restrictifs.

Les pêcheurs de phoques exercent une industrie licite et ont des droits qu'il faut respecter; aussi ne devra-t-on pas perdre cela de vue lorsqu'il s'agira de faire de nouveaux règlements.

MODIFICATIONS PROPOSÉES AUX RÈGLEMENTS.

Les règlements établis par le tribunal d'arbitrage qui a siégé à Paris avaient à peine été un an en vigueur que déjà les Etats-Unis demandaient qu'ils fussent abrogés et remplacés par d'autres qui auraient eu pour effet d'empêcher complètement la pêche du phoque en haute mer.

Au mois d'avril 1897, l'ambassadeur des Etats-Unis à Londres transmit au gouvernement de Sa Majesté une note où il était dit que les pêcheries d'Alaska se dépeuplaient d'une manière alarmante et que le président espérait que des mesures efficaces seraient prises par les deux gouvernements respectifs pour mettre fin au massacre systématique des phoques.

Immédiatement un *modus vivendi*, basé sur celui de 1891, avec les réserves voulues, fut proposé, suspendant la pêche du phoque sur la mer de Behring pendant la saison de 1897, et pourvoyant à une conférence des puissances intéressées dans le but d'en venir à une entente sur les mesures à adopter pour empêcher l'extermination des phoques sur l'océan Pacifique du Nord.

On prétendit qu'en retardant l'étude de la question jusqu'à l'expiration de la saison de 1898, comme le comportait la sentence arbitrale, toute conférence serait inutile, attendu que les phoques auraient disparu dans l'intervalle.

Pour démontrer que les pêcheries se dépeuplaient graduellement, on invoqua les calculs faits en 1895 et 1896 au sujet du nombre des phoques dans les environs des îles Pribiloff.

Le document officiel n° 137, part. II, p. 234 (Sénat des Etats-Unis, 54e Congrès, 1re session), fait voir que M. Charles H. Townsend, porte à 65,239 le nombre des femelles reproductives qui se trouvaient en 1895 près des îles de Saint-Paul et de Saint-George, au cœur de la saison, et il indique le chiffre de 75,000 comme maximum.

M. Townsend passe pour avoir eu plus d'expérience que les autres agents des Etats-Unis ou de l'Angleterre qui ont visité les îles, et ses calculs quant au nombre des phoques en 1895 peuvent être considérés comme étant assez exacts.

Cependant, en 1896, on a découvert qu'il y avait 75 pour 100 de plus que le nombre de femelles comptées, de sorte que si les conditions étaient les mêmes en 1895 qu'en 1896, il y avait d'après les calculs de M. Townsend 65,239 femelles plus 75 pour 100 de ce chiffre, c'est-à-dire 114,166.

M. F. W. True, conservateur du département des mammifères au Musée National des Etats-Unis, a aussi calculé le nombre des phoques qui se trauvaient près des îles Pribylov en 1895, et son travail paraît avoir été fait avec soin. Il porte à 61,436 le nombre des phoques reproducteurs dans les environs de l'île Saint-Paul, et à 8,987 le nombre des phoques reproducteurs près de l'île Saint-George, soit un total de 70,423. Si l'on ajoute 75 pour 100 à ce dernier chiffre, on arrive à un total de 123,240 femelles reproductrices pour l'année 1895.

En prenant la moyenne des chiffres de M. Townsend et de M. True on aurait probablement le nombre exact.

En 1896, des calculs semblables à ceux de MM. True et Townsend pour l'année précédente ont été faits par M. Jordan, expert américain, M. Thompson, expert britannique, et M. Macoun, expert canadien.

Le nombre de femelles reproductrices trouvées dans les environs des îles à un moment donné, au cœur de la saison, a été porté à 81,793, contre 65,239 (d'après M. Townsend) et 70,423 (d'après M. True) en 1895.

L'on constata que le nombre des petits nés en 1896 (143,071) excédait celui des femelles de 75 pour 100 ; en ajoutant ce dernier chiffre, on arrive au résultat suivant :—

M. True en 1895................................	70,423	123,240
M. Towsend en 1895................................	65,239	114,166
Observateurs en 1896................................	81,793	143,071

Les calculs pour ces années-là sont basés sur les observations faites sur les frayères de Katavie et de Lagoon.

En 1895, M. True trouva sur la frayère de Lagoon, au cour de la saison, 1,264 femelles, M. Townsend en trouva au même endroit 1 216. (Document officiel n° 13 , partie 2, 54[ème] congrès, 1[re] session, pp. 101-135). En 1896, l'on compta sur cette frayère, au cœur de la saison, 1,474 femelles. (Rapport de M. Jordan, p. 16).

En 1895, M. True trouva sur la frayère de Katavie 2,640 femelles ; M. Townsend en compta seulement 2,218 ; mais il peut se faire que M. True ait inclus dans ses calculs les phoques qu'il a rencontrés sur la partie de la frayère de Lukannon adjacente à Katavie. (Document officiel, Sénat des Etats-Unis, p. 101-135).

En 1896, au cœur de la saison, 1,152 femelles furent comptées sur la frayère de Katavie, soit une augmentation considérable sur le chiffre de M. True.

En 1895, M. True calcula en outre le nombre de tous les phoques (mâles, femelles, petits) dans les environs des deux îles et s'arrêta au chiffre de 155,977. Mais ce chiffre n'est pas exact, car il ne comprend pas les femelles vierges et la différence de 75 pour 100 entre le nombre de femelles reproductrices rencontrées et celui des petits nés. En tenant compte de cela, on arrive au chiffre de 250,000.

En 1896, M. Jordan porte le nombre total des phoques dans les environs des îles à un chiffre variant entre 429,147 et 479,147.

Le chiffre de M. Macoun pour l'année 1896 est beaucoup plus élevé que celui de M. Jordan, soit 503,647.

En 1895, M. True porta à 24,144 le nombre total des mâles, y compris ceux tués par la compagnie, tandis que les locataires des fonds de pêche obtinrent sans difficulté, durant l'année 1896, 30,000 belles peaux.

Il n'y a donc pas lieu de dire que le nombre des phoques a diminué entre 1895 et 1896.

L'on prétendit aussi que les investigations qui avaient été faites avaient réduit à néant l'un des principaux arguments des Etats-Unis quant à la cause de la mort des jeunes phoques sur les îles. Ce point est traité au long plus loin.

La saisie des navires britanniques en haute mer ne comportait qu'une question de droit international, mais les vues des Etats-Unis, qui ne voulaient pas s'en tenir là, prévalurent, et dans leur sentence les arbitres ont non seulement traité la question de l'histoire naturelle, que le Canada voulait écarter et qui impliquait la réglementation de la pêche du phoque en haute mer, mais de plus ils y ont attaché beaucoup d'importance.

Lorsque les règlements établis par les arbitres furent connus, les autorités des Etats-Unis et ceux qui étaient bien au fait de ce qui s'était passé à Paris n'hésitèrent pas à exprimer l'opinion que la pêche du phoque en haute mer ne pourrait plus se faire avec profit, mais que les intérêts de ceux à qui avait été conféré le privilège de pêcher sur le littoral des îles Pribilov ne seraient pas affectés par la nouvelle législation.

Les règlements adoptés furent considérés par le Canada comme étant plus sévères que ne le comportaient le traité et la sentence arbitrale.

Mais la pêche du phoque en haute mer se poursuivit tout de même, et ce fait seul était suffisant aux yeux des Etats-Unis pour les justifier de condamner les règlements en face des droits incontestables des pêcheurs.

Le Canada entendait s'en tenir à la clause de la sentence arbitrale portant que les règlements ne pourraient être revisés d'un commun accord qu'à l'expiration de 5 ans, surtout étant donné qu'aucune preuve n'avait été apportée pour montrer que les règlements en question n'avaient pas eu l'effet que l'on en attendait quant à la question d'une conférence internationale, une proposition semblable avait été faite en

1895 et mûrement discutée. La controverse entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne était limitée à la protection des phoques sur le littoral des îles Pribilov, et aucune autre nation n'y était intéressée.

Ceux qui exercent l'industrie dangereuse de la pêche du phoque en haute mer avaient lieu de s'attendre que leurs droits seraient protégés.

Il n'y a aucune raison de sévir uniquement contre les pêcheurs en haute mer, à moins que l'on ne désire donner aux concessionnaires des îles le monopole du commerce des fourrures de phoques.

Deux saisons de pêche seulement nous séparaient de la date fixée pour la revision des règlements, et l'on avait raison de s'attendre que le gouvernement des Etats-Unis se conformerait aux règlements qui avaient été adoptés à sa propre demande.

Il avait été clairement démontré qu'il n'était pas à redouter (malgré les craintes exprimées à ce sujet par le président) que les phoques fussent exterminés avant longtemps, ou qu'ils eussent disparu avant que le temps fût arrivé de reviser les règlements conformément à la sentence arbitrale.

Les statistiques recueillies étaient des plus rassurantes, et rien ne faisait prévoir une diminution anormale dans le nombre des phoques durant les deux saisons à venir.

Etant donné que c'était l'intention de la Grande-Bretagne et du Canada de poursuivre les études sur les phoques durant l'année 1897, il était préférable de ne rien faire avant de connaître le résultat des investigations.

Les pêcheurs étaient déjà à opérer sur la côte asiatique, et c'était là un obstacle très sérieux à la conclusiou d'un arrangement provisoire; dans les circonstances les plus favorables un *modus vivendi*, quel qu'il fût, n'aurait guère de succès.

De plus, les pêcheurs de phoques seraient plus recevables à réclamer une indemnité pour le tort qu'on leur ferait subir qu'ils ne l'étaient en 1891, année où la Grande-Bretagne leur paya un montant considérable lorsque la pêche fut interdite sur la mer de Behring, remettant ainsi le principe d'indemnisation.

Quelque important qu'il fût de faire des règlements efficaces pour la conservation des phoques, il ne fallait pas oublier les intérêts qu'avaient les sujets de Sa Majesté au Canada dans une industrie importante expressément sanctionnée et réglementée par une commission d'arbitrage internationale.

Le 22 avril 1897, l'ambassadeur anglais à Washington reçut instructions du gouvernement impérial de répondre comme suit au gouvernement des Etats-Unis.

On avait déjà prétendu par le passé que les phoques disparaissaient graduellement, mais il avait été démontré que les craintes exprimées à ce sujet étaient non fondées, et le gouvernement de Sa Majesté était convaincu qu'il en était encore de même aujourd'hui. La baisse dans les prix et la diminution dans le rendement des pêcheries avaient mis plusieurs des propriétaires de navires de pêche à deux doigts de la banqueroute, et si le gouvernement de Sa Majesté interdissait la pêche du phoque en haute mer pendant l'année 1897, cela entraînerait probablement la ruine d'un grand nombre de sujets de Sa Majesté. Naturellement, si le gouvernement des Etats-Unis était disposé à accorder une indemnité raisonnable aux armateurs, le gouvernement de Sa Majesté n'aurait aucune raison de refuser d'accepter un *modus vivendi*, mais il lui serait impossible de demander au parlement un crédit à cette fin, attendu qu'il ne considérait pas que la chose fût nécessaire.

Relativement à la proposition de tenir une conférence, le gouvernement de Sa Majesté était d'avis qu'il était nécessaire de continuer les études sur les phoques avant de prendre une décision.

Le docteur Jordan et le professeur Thompson s'accordaient à dire qu'il était important de déterminer le nombre des phoques aux principaux endroits pendant plusieurs saisons de suite afin de constater les changements d'année en année, et il y y avait plusieurs points essentiels sur lesquels le professeur Thompson n'avait pas voulu se prononcer avant d'avoir eu des données plus complètes.

Ce n'est qu'en 1896 que des statistiques exactes ont été obtenues au sujet des phoques; tous les calculs faits antérieurement n'avaient en réalité aucune valeur comme points de comparaison.

Le gouvernement de Sa Majesté croyait qu'avant de songer à reviser les règlements, il fallait que l'on eût des statistiques couvrant une période de temps suffisante pour permettre d'éliminer les circonstances accidentelles.

Le 7 mai, dans une note se rattachant à la même proposition, le marquis de Salisbury écrivit à l'ambassadeur, à Washington, en ces termes :—

"Jusqu'à ce que ces renseignements aient été obtenus, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis qu'il n'est pas à propos de tenir la conférence proposée pour discuter des mesures basées sur de simples conjectures, et les intérêts de ce pays dans la question sont trop sérieux pour justifier le gouvernement de Sa Majesté de prendre une décision à la hâte."

CONTINUATION DES ÉTUDES SUR LES PHOQUES.

Les études sur les phoques ont été continuées pendant la saison qui vient d'expirer. Le gouvernement de Sa Majesté était représenté, comme en 1896, par le professeur d'Arcy Wentworth Thompson et M. Barrett-Hamilton, et le gouvernement canadien par M. James M. Macoun. Les Etats-Unis avaient encore comme représentants le docteur David Star Jordan et ses aides.

L'un des résultats les plus importants des investigations de cette année a été la découverte des ravages sérieux que fait parmi les phoques le ver parasite *uncinaria*, qui a été rencontré à un degré très alarmant dans les petits.

Ce ver est si destructeur qu'on lui a presque exclusivement attribué la mort des 11,045 jeunes phoques qui ont été trouvés inanimés entre le 8 et le 14 d'août 1896.

On se rappelle qu'antérieurement aux récentes investigations sur l'histoire naturelle des phoques, la mort des nombreux petits trouvés inanimés sur les îles avait été uniquement imputée aux effets de la pêche en haute mer. Une fois, disait-on, que les femelles ont été tuées en haute mer, leurs petits meurent de faim sur les îles.

Le Canada n'avait pas voulu accepter cette manière de voir, prétendant qu'il devait y avoir d'autres causes pour expliquer la mort de tant de jeunes phoques.

Les observations faites en 1896 ont démontré qu'il arrivait souvent que les petits étaient écrasés par les phoques adultes, ou mouraient de faim après avoir perdu leurs mères par suite de causes naturelles, ou étaient dévorés par les baleines, ou se noyaient lorsque le temps était orageux, etc., etc.

Mais c'est surtout la découverte (en 1897) du ver parasite dont je viens de parler qui justifie l'attitude prise par le Canada à cet égard.

Voici ce que M. Macoun dit dans son rapport à propos de ce ver : "Le nombre des petits mourant de faim a dû aussi être beaucoup exagéré. L'un des effets de l'*uncinaria* est de donner aux jeunes phoques qui en sont atteints une apparence qui avait été jusqu'ici considérée par tout le monde comme un indice certain d'inanition."

Le Canada n'a jamais dit que la pêche en haute mer n'était pas l'une des causes de la mort des jeunes phoques, mais il a prétendu qu'elle n'en était pas la cause principale, et encore moins la seule cause, comme l'a affirmé à maintes reprises le gouvernement des Etats-Unis.

Voyons la conséquence de ces découvertes. A un moment donné, nous trouvons, disons, 11,000 petits morts par suite d'une des causes que je viens d'indiquer et n'ayant plus besoin par conséquent des soins de leurs mères. Or, il y aura au même moment sur la haute mer 11,000 femelles qui pourront être tuées par les pêcheurs sans qu'il en résulte la perte d'un seul petit sur les îles.

CONFÉRENCE D'EXPERTS.

L'été dernier, au moment où le premier ministre du Canada et le ministre de la marine et des pêcheries se trouvaient en Angleterre, le commissaire des pêcheries de phoques des Etats-Unis, l'honorable John W. Foster, proposa au gouvernement de Sa Majesté qu'une conférence d'experts fût tenue pour discuter tous les faits se rattachant aux phoques qui fréquentaient les îles Pribilov.

Les représentants du Canada, auxquels la proposition avait été référée, approuvèrent dans les termes suivants l'idée de tenir une conférence :—

Si nous comprenons bien, il s'agit de tenir une conférence à Washington, durant l'automne, entre les représentants des gouvernements de Sa Majesté, des Etats-Unis et du Canada, conférence à

laquelle seront aussi présents les experts qui sont actuellement occupés à faire des études sur les phoques. L'objet de la conférence serait de comparer les faits et les statistiques recueillis par les experts afin d'en arriver, si possible, à des conclusions correctes concernant le nombre, la condition et les mœurs des phoques fréquentant les îles Pribilov à l'heure qu'il est, comparativement aux diverses saisons qui se sont écoulées depuis que la sentence arbitrale a été rendue.

Il résulterait sans doute beaucoup de bien d'une pareille conférence. Après avoir discuté ensemble, les experts tomberaient probablement d'accord sur les faits principaux que les gouvernements respectifs désirent connaître. Naturellement il est entendu que ceux qui prendront part à cette conférence ne seront pas autorisés à modifier les règlements qui régissent actuellement la pêche du phoque ; mais les changements à faire aux règlements pourront être ensuite plus intelligemment discutés par les gouvernements intéressés à la lumière des faits constatés par les experts.

Cette note fut suivie d'une convention entre le gouvernement de la Grande-Bretagne et celui des Etats-Unis, dont le marquis de Salisbury fit part à l'ambassadeur des Etats-Unis près la cour de Saint-James en ces termes :—

Dans le dernier paragraphe de la dépêche qui vous a été adressée par M. Sherman en date du 16 mai dernier, et qui m'a été communiquée par vous le 22 du même mois, on exprime le désir qu'il soit tenu une conférence des personnes intéressées dans l'industrie de la pêche du phoque sur l'océan du Pacifique Nord.

En réponse, je dois vous dire que le gouvernement de Sa Majesté consent à ce qu'une conférence d'experts nommés par la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis ait lieu au mois d'octobre prochain, alors que les études qui doivent être faites sur les îles dans le cours de la présente saison seront complétées. *L'objet de la conférence sera d'en arriver, si possible, à des conclusions correctes concernant le nombre, la condition et les mœurs des phoques fréquentant les îles Pribilow à l'heure qu'il est, comparativement aux diverses saisons antérieures et postérieures à la sentence arbitrale.*

Le gouvernement de Sa Majesté est d'avis que la conférence en question devrait être tenue à Washington.

Le gouvernement des Etats-Unis cherche à induire le gouvernement de Sa Majesté à inclure le Japon et la Russie dans la conférence sous le prétexte qu'ils étaient des nations intéressées, mais après une volumineuse correspondance à ce sujet, le gouvernement de Sa Majesté décida de s'en tenir à la convention qui avait été faite en premier lieu, laquelle ne comportait que l'intervention des nations ayant un intérêt direct dans les îles Pribolov.

Il fut donc entendu que la conférence serait limitée à la Grande-Bretagne, au Canada et aux Etats-Unis, et que l'on ne toucherait qu'aux points indiqués en italiques dans la note de lord Salisbury.

Mais avant que la conférence en question fût tenue, des experts nommés par les Etats-Unis, la Russie et le Japon se réunirent pour discuter la question des phoques. Les conclusions auxquelles l'on en est arrivé n'ont pas été communiquées au gouvernement canadien.

La conférence entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis s'ouvrit à Washington, le 10 novembre 1897, les délégués étant :

Pour la Grande-Bretagne, le professeur d'Arcy Wentworth Thompson.

Pour le Canada, James Melville Macoun.

Pour les Etats-Unis, l'honorable Charles Sumner Hamlin et le docteur David Starr Jordan.

M. C. F. Frederick Adam représentait l'ambassade de Sa Majesté, l'honorable sir Louis H. Davies le Canada, et l'honorable John W. Foster les Etats-Unis.

La conférence se termina le 17 novembre, après qu'un "rapport au sujet des phoques à fourrures fréquentant les îles Pribilov et la mer de Behring" eût été formellement approuvé et signé par les divers délégués.

Nous soussignés, qui avons été occupés dans ces dernières années à faire des investigations sur la condition et les mœurs des phoques fréquentant les îles Pribilov dans la mer de Behring, savoir :

Pour la Grande-Bretagne,—D'Arcy Wentworth Thompson ;

Pour le Canada—James Melville Macoun ;

Pour les Etats-Unis—Charles Summer Hamlin et David Starr Jordan ;

Avons tenu une conférence conformément aux instructions reçues de nos gouvernements respectifs. Nos instructions étaient "d'en arriver, si possible, à des conclusions correctes concernant le nombre, la condition et les mœurs des phoques fréquentant les îles Pribilov à l'heure qu'il est comparativement aux diverses saisons antérieures et postérieures à la sentence arbitrale."

Après avoir discuté la question, nous sommes tombés d'accord sur les points suivants :

1. Il est parfaitement prouvé que depuis l'année 1884 le nombre des phoques fréquentant les îles Pribilov a diminué dans une proportion variant d'une année à l'autre.

2. Voici les données sur lesquelles nos calculs sont basés :—

(*a*) Environ 100,000 phoques mâles en âge d'être tués ont été pris sur le littoral des îles, tous les ans, de 1871 à 1889.

(*b*) En 1896, 28,964 phoques en âge d'être tués ont été pris jusqu'au 27 de juillet, et en 1897, 19,189, jusqu'au 11 d'août. Nous n'avons aucune raison de croire qu'un nombre beaucoup plus considérable de mâles en âge d'être tués auraient pu être pris sur le littoral des îles.

3. L'on voit par ces chiffres qu'en 1896 et en 1897 la pêche du phoque sur le littoral des îles Pribilov a été de 3 à 5 fois moins forte que les années antérieures.

4. Il meurt tous les ans un très grand nombre de jeunes phoques. Nous avons constaté que de 50 à 65 pour 100 des petits qui naissent périssent avant d'atteindre l'âge de 3 ans—c'est-à-dire l'âge d'être tués pour les mâles et l'âge de reproduire pour les femelles.

5. Voici les principales causes naturelles † de la mortalité parmi les petits :

(*a*) Il y en a qui sont tués par le ver parasite, *Uncinaria*, qui cause beaucoup de ravages sur les lits de reproduction composés de sable et durant la période de temps comprise entre le 15 de juillet et le 20 d'août.

(*b*) D'autres sont écrasés par les phoques adultes.

(*c*). D'autres meurent de faim après avoir perdu leurs mères par suite de causes naturelles.

(*d*) D'autres sont détruits par l'*Orca*.

(*e*) D'autres, enfin, se noyent lors des violentes tempêtes de l'hiver.

6. D'après les calculs qui ont été faits, le nombre des femelles pleines sur le littoral des îles Saint-George et Saint-Paul était en 1896 d'environ 160,000, et en 1897, d'à peu près 130,000.

7. Sur certains lits de reproduction l'on a trouvé 17,743 petits en 1896, et 14,318—ou, en prenant le chiffre du professeur Thompson, 14,743—en 1897, soit une diminution de 9 ou 12 pour 100. Les femelles rencontrées sur quelques-uns des lits de reproduction, au cours de la saison, ont été aussi comptées. Il y en avait 10,198 en 1896, et 7,307 en 1897, soit une déminution de 28.34 pour 100.‡

8. Il n'est pas facile de déterminer une moyenne applicable à toute l'étendue des îles. Nous admettons qu'une diminution sensible s'est produite dans le nombre des phoques de 1896 à 1897, mais nous ne pouvons donner d'autres chiffres que ceux qui précèdent.

9. Nous n'avons rien à dire contre les méthodes employées pour chasser le phoque ; il reste toujours après chaque saison un nombre suffisant de mâles pour que la race ne s'éteigne pas ; les pères, les mères et les petits qui se rencontrent sur les lits de reproduction ne sont pas inquiétés ; la chasse se fait avec habileté et sans inhumanité.

10. Ceux qui font la pêche en haute mer observent fidèlement les règlements.

11. En haute mer on prend les femelles aussi bien que les mâles. Or comme les mâles sont décimés sur les îles, il n'est pas étonnant qu'il soit tué beaucoup plus de femelles que de mâles en haute mer. En 1895, M. A. Alexander (expert américain) trouva 62·3 pour 100 de femelles parmi la chasse du *Dora Siewerd*, sur la mer de Behring, et en 1896, M. Andrew Halkett (expert canadien) en trouva 84·2 pour 100 parmi la chasse de la même goélette sur la même mer.

12. Les nombreuses femelles que l'on prend en haute mer comprennent non seulement celles qui ont des petits ou qui sont mères, mais encore celles qui ne sont pas pleines ou qui n'ont pas encore mis bas, ou qui ont perdu leurs petits par suite des diverses causes de mortalité naturelle.

13. Comme les phoques sont polygames et que les deux sexes sont également partagés dans la natalité, il s'en suit qu'un grand nombre de mâles peuvent être tués sans qu'il y ait lieu de craindre que la race ne s'éteigne. Il est évident que l'on peut aussi tuer quelques femelles, pourvu qu'on ne dépasse pas certaines limites.

14. Il n'y a pas de doute que la disparition des nombreuses femelles tuées dans ces dernières années a contribué à réduire le troupeau des phoques, mais d'un autre côté la pêche a diminué d'une année à l'autre dans une mesure plus forte que le nombre des reproducteurs.†

---

† C'est-à-dire, en ne tenant pas compte des petits qui périssent après que leurs mères ont été tuées en eau profonde.

Le nombre des petits trouvés morts sur les lits de reproduction a été de 11,045. Mais il est admis que ce chiffre n'est pas exact, attendu qu'un grand nombre de petits n'ont pas été comptés par inattention. Il est aussi admis que la mort de la plupart de ces jeunes phoques a été causée par le ver *Uncinaria*.

**Voir* rapports pour 1896—Jordan, p. 45 ; Thompson, p. 20 ; Macoun (manuscrit).

**Pour détails du recensement de 1896, *voir* rapport préliminaire de Jordan pour 1896, p. 15 ; rapport de Thompson pour 1896, p. 19 ; rapport de Macoun pour 1886 (manuscrit). Pour la discussion des corrections à faire au recensement de 1896, *voir* rapport final de Jordan, 1897. Pour détails du recensement de 1897, *voir* rapport de Thompson, 1897 ; rapport de Jordan, 1897 ; rapport de Macoun, 1897. Le recensement de 1896 n'est pas exact, car il a été démontré que le total des femelles reproductrices était au moins deux fois plus considérable que le nombre que l'on en a vu au cœur de la saison.

‡Le nombre des femelles présentes sur les lits de reproduction varie beaucoup d'un jour à l'autre, et il est pour cette raison impossible d'établir des termes de comparaison. C'est ce qui explique pourquoi les recensements faits en 1897 sur les lits de Lukanin et de Kitovi ne s'accordent pas. *Voir* annexe 11.

††*Voir* rapport de Townsend, 1895, pp. 46, 47 ; rapport d'Alexander, 1895, pp. 142, 143 ; rapport de Macoun, 1897 (manuscrit) ; rapport de Lucas, 1897 (manuscrit).

† Les bateaux canadiens et américains ont pris sur la mer de Behring, en 1897, 16,657 phoques. Durant l'été de 1896, la pêche s'est chiffrée par 29,500 pièces. La pêche totale qui a directement affecté la force numérique du troupeau de 1897 a été de 38,922 pièces, chiffre auquel on arrive en ajoutant à la pêche d'été de 1896 celle du printemps de 1897 sur la côte nord-ouest. Par conséquent, la pêche qui a été faite, cette année, jusqu'aujourd'hui (16,657 pièces) et dont l'effet se fera directement sentir l'année prochaine, est de 57·22 pour 100 moindre que l'année précédente (*voir* annexe 1), ou si nous comparons seulement les pêches d'été, ou que la pêche probable du printemps de 1898 est un facteur inconnu, nous arrivons à une réduction de 43·46 pour 100.

15. Il arrivera donc probablement un moment où il y aura équilibre, c'est-à-dire où il n'y aura ni augmentation ni diminution dans le nombre des reproducteurs. Si l'on veut savoir ce que sera la force numérique du troupeau des phoques dans un avenir immédiat, il faudra tenir compte du grand nombre de petits qui ont péri en 1894 et en 1895, années où les opérations ont été poursuivies sur une très grande échelle.

16. Tant que les phoques seront protégés dans leurs habitats sur terre et tant que la pêche en haute mer ne sera permise que dans les limites actuelles, il ne sera pas à craindre que la race ne soit exterminée. D'un autre côté, il est prouvé qu'à l'heure qu'il est la pêche du phoque ne rapporte aux concessionnaires des îles et aux propriétaires de goélettes que des profits minimes.

D'ARCY WENTWORTH THOMPSON,
JAMES MELVILLE MACOUN,
CHARLES SUMNER HAMLIN,
DAVID STARR JORDAN.

ANNEXE I.

Relevé des phoques tués sur terre et en haute mer, 1871-1897.

Année.	Date (*a.*)	Attérissement, (*a.*)	Nombre de chasses. (*a.*)	Phoques tués sur terre. (*b.*)	Tués en haute mer.
1871	28 juillet	46	43	102,960	16,911
1872	25	43	30	108,819	5,336
1873	24	51	37	109,177	5,229
1874	17	61	41	110,585	5,873
1875	16	55	37	106,460	5,033
1876	1er août (*c.*)	36	30	94,657	5,515
1877	14 juillet	44	32	84,310	5,210
1878	18	54	35	109,323	5,544
1879	16	71	36	110,411	8,557
1880	17	78	38	105,718	8,418
1881	20	99	34	105,063	10,382
1882	20	86	36	99,812	15.551
1883	19	81	39	79,509	16,557
1884	21	101	42	105,434	16,971
1885	27	106	63	105,024	23,040
1886	26	117	74	104,521	28,494
1887	24	101	66	105,760	30,628
1888	27	102	73	103,304	26,189
1889	31	110	74	102,617	29,858
1890	20 (*d.*)	87	55	28,059	40,814
1891	....	(*e.*)	(*e.*)	12,040	59,568
1892	....	(*e.*)	(*e.*)	7,511	46,642
1893	....	(*e.*)	(*e.*)	7,396	30,812
1894	4 août	....	....	16,270	61,838
1895	27 juillet	....	....	14,846	56,291
1896	27	31	21	28,964	43,917
1897	7 août	42	27	20,890	(*f.*) 25,079

(*a*) Ces chiffres se rapportent aux attérissements de Saint-Paul.
(*b*) Ces chiffres comprennent tous les mâles tués sur les îles.
(*c*) En 1876, la pêche a commencé très tard.
(*d*) Accès des îles interdit par ordre de l'agent.
(*e*) Années du *modus vivendi*.
(*f* Chiffre constaté jusqu'à cette date-là.

ANNEXE II.

*Epoques où les femelles sont arrivées.**

Date.	Nombre de femelles rencontrées.	Date.	Nombre de femelles rencontrées.
Amphithéâtre de Kitovi.		*Dénombrement des harems*—Fin.	
12 juin	0	13 juillet	46
13	0	25	53
14	2		
15	3	*Lukanin.*	
16	3		
17	4	12 juin	1
18	6	13	1
19	7	14	3
20	8	15	5
21	9	16	6
22	23	17	11
23	37	18	19
24	45	19	25
25	56	20	37
26	76	21	52
27	105	22	74
28	137	23	103
29	168	24	131
30	210	25	176
1er juillet	246	26	207
2	290	27	257
3	362	28	....
4	414	29	....
5	499	30	635
6	518	1er juillet	....
7	550	2	890
8	585	3	938
9	†587	4	1,088
10	660	5	1,197
11	703	6	1.264
12	....	7	1,371
13	654	8	1,531
14	556	9	†1,541
15	703	10	1,680
16	678	11	1,755
17	698	12	....
18	566	13	1,736
19	556	15	1,841
20	429	14‡	306
21	528	15	327
22	416	16	325
23	469	17	338
24	465	18	228
25	426	19	290
26	463	20	214
27	406	21	215
28	304	22	219
29	414	23	212
30	427	24	196
31	375	25	186
		26	148
Dénombrement des harems.		27	157
		28	177
14 juin	1	29	149
20	3	30	127
30	10	31	124
8 juillet	35		

* Temps clair ; pas de tempêtes ni de ressac. Un jour qu'il pleuvait, un grand nombre de femelles on gagné le large, et il a été difficile de distinguer d'avec les rochers celles qui sont restées sur les lieux.

† Pluie.

‡ A partir du 14 juillet, il a été impossible, à cause de la dispersion des femelles, de continuer à les compter toutes ; pour cette raison on a poursuivi le dénombrement en laissant de côté une section de 18 harems

Immédiatement après que le rapport des experts eut été publié, les représentants diplomatiques et exécutifs des trois gouvernements se réunirent pour discuter la question de la pêche du phoque sur la mer de Behring, ainsi que d'autres sujets importants se rattachant aux pêcheries, à l'immigration entre les deux pays, à la réciprocité commerciale, etc.

L'on se sépara sans en être venu à une entente, et bien que les délibérations aient été tenues secrètes, les propositions soumises par les représentants des Etats-Unis furent publiées dans la presse comme suit :—

A une conférence tenue le 16 novembre avec sir Wilfrid Laurier, sir Louis Davies, et M. Adam, de l'ambassade britannique, M. Foster (au nom des Etats-Unis) a proposé :

1. Que les gouvernements de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis adoptent incessamment un *modus vivendi* en vertu duquel la pêche du phoque sera complètement suspendue pendant un an à partir du 31 décembre 1897 sur l'océan Pacifique et sur la mer de Behring, ainsi que sur les îles Pribilov.

2. Qu'une conférence ait lieu le plus tôt possible entre l'ambassadeur britannique et les délégués qui seront nommés par le gouvernement canadien d'une part, et par le gouvernement des Etats-Unis d'autre part, pour discuter—afin d'en venir à une entente—les questions suivantes : pêche du phoque à fourrure, protection du poisson dans les eaux des rivières et des lacs contigus aux Etats-Unis et au Canada, réciprocité commerciale, émigration entre les deux pays, et toute autre question intéressant les Etats-Unis et le Conada que l'un ou l'autre des gouvernements jugera à propos de soulever.

Au retour des représentants du Canada, des notes furent échangées entre eux et les négociateurs des Etats-Unis. Les principales communications ont été dernièrement publiées par le gouvernement des Etats-Unis. En voici le texte :—

Sir Wilfrid Laurier à M. Foster.

CONSEIL PRIVÉ, CANADA, OTTAWA, 24 novembre 1897.

CHER MONSIEUR FOSTER,—Dès mon retour à Ottawa, j'ai soumis à mes collègues votre note concernant les propositions qui ont été faites par vous à une conférence tenue entre vous et moi, sir Louis Davies et M. Adam, de l'ambassade britannique.

Votre seconde proposition embrasse virtuellement les suggestions faites par moi-même et mes collègues et rencontre, je n'ai pas besoin de le dire, l'entière approbation du gouvernement canadien. Bien que les règlements établis par le tribunal d'arbitrage pour la pêche des phoques sur la mer de Behring et l'océan Pacifique ne soient revisables qu'au bout de 5 ans, nous sommes prêts à tenir une conférence dans le but de régler par les stipulations d'un traité non seulement cette question, mais encore toutes les autres à l'égard desquelles les relations entre les deux pays ne sont pas aussi satisfaisantes qu'elles devraient l'être, savoir : "Protection du poisson dans les eaux des rivières et des lacs contigus aux Etats-Unis et au Canada, émigration entre les deux pays, réciprocité commerciale, et toute autre question intéressant les Etats-Unis et le Canada que l'un ou l'autre des gouvernements jugera à propos de soulever."

Cette proposition, cependant, est assujettie par vous à la condition contenue dans la première, savoir : "Que les gouvernements de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis adoptent incessamment un *modus vivendi* en vertu duquel la pêche du phoque sera complètement suspendue pendant un an à partir du mois de décembre 1897 sur l'océan Pacifique et la mer de Behring ainsi que sur les îles Pribilov.

Nous avons des raisons très sérieuses pour refuser d'accepter cette dernière proposition.

Dès mon arrivée à Ottawa, j'ai prié mon collègue de prendre des renseignements au sujet du nombre de personnes qui se proposaient de pêcher le phoque l'année prochaine, et de s'assurer du montant qu'il faudrait leur payer sous forme d'indemnité dans le cas où la pêche serait interdite en haute mer pendant un an.

Dès mon arrivée à Ottawa, j'ai prié mon collège de prendre des renseignements au sujet du nombre de personnes qui se proposaient de pêcher le phoque l'année prochaine et de s'assurer du montant qu'il faudrait leur payer sous forme d'indemnité dans le cas où la pêche serait interdite en haute mer pendant un an.

L'on m'a fait savoir que les propriétaires de goélettes faisaient des préparatifs comme d'habitude, et que l'interdiction de la pêche du phoque en haute mer pendant un an ruinerait l'industrie pour plusieurs années, attendu que les capitaines, les seconds et la plupart des blancs faisant partie des équipages quitteraient la Colombie-Britannique. Le montant que nous serions appelés à payer comme indemnité serait, selon toute probabilité, si élevé que nous ne pourrions décider le parlement à le voter.

Dans les circonstances, et comme les experts qui ont tenu une conférence disent dans leur rapport que vu que dans ces dernières années la pêche en haute mer a diminué dans une mesure plus forte que le nombre des phoques, il arrivera probablement un moment où il y aura équilibre, c'est-à-dire où il n'y aura ni augmentation ni diminution dans le troupeau des phoques reproducteurs, et que tant que

les phoques seront protégés dans leurs habitations sur terre il ne sera pas à craindre que la race ne s'éteigne. J'aime à croire que vous agréerez la proposition qui vous a été faite par sir Louis Davies et moi-même lors de notre entrevue et que vous n'insisterez pas pour que la pêche du phoque en haute mer soit immédiatement suspendue. Il se prend généralement très peu de phoques sur la côte pendant les mois de janvier, février, mars et avril. L'année dernière la pêche des navires canadiens s'est chiffrée par 6,100 pièces seulement, et l'année précédente par 8,350. Par conséquent, si l'on permet aux navires de poursuivre les opérations durant ces 4 mois, le nombre des phoques ne diminuera pas sensiblement. Puis viendra le temps prohibé (mai, juin et juillet), pendant lequel la pêche du phoque ne pourra se faire en haute mer que sur la côte asiatique. Je suis donc porté à croire que la commission mixte dont je vous ai parlé pourrait terminer ses travaux bien avant l'époque de l'ouverture de la saison de pêche sur la mer de Behring.

Une fois que le congrès aurait approuvé le rapport de la commission, il serait facile de faire adopter par le parlement impérial—à temps pour empêcher la pêche sur la mer de Behring l'année prochaine—la loi nécessaire pour donner effet aux recommandations qui auraient été faites relativement à la suspension ou à la cessation des opérations.

Il faudrait naturellement que le rapport de la commission mixte fût approuvé par le congrès et par le parlement impérial, et si le congrès à sa session qui doit s'ouvrir et se terminer, si je ne me trompe, vers le 4 de mars, ne ratifiait pas le traité qui aurait été conclu, la solution de la question se trouverait retardée d'une année encore.

Cela entraînerait la suspension de la pêche du phoque pendant une autre année, et il s'ensuivrait de nouvelles réclamations d'indemnités de la part des pêcheurs. La pêche du phoque en haute mer, qui est une industrie licite s'exerçant avec la sanction d'un tribunal d'arbitrage, ne peut être arrêtée avant qu'une loi la prohibant ait été ratifiée par le parlement impérial, et comme celui-ci ne s'assemblera qu'au commencement de février, il est clair que la loi nécessaire ne pourrait être adoptée qu'à la fin du mois de février. A cette époque-là, le résultat des travaux de la commission mixte serait connu et pourrait être soumis à l'approbation du congrès, à sa prochaine session.

Dans les circonstances, nous ne pouvons approuver la suspension immédiate de la pêche du phoque, mais si la nomination d'une commission mixte a pour résultat la conclusion d'un traité et si ce traité est approuvé par le congrès, nous avons tout lieu de croire que nous pourrons faire adopter par le parlement impérial la loi ratificative nécessaire avant l'ouverture de la saison de pêche sur la mer de Behring.

Votre obéissant serviteur,

WILFRID LAURIER.

M. Foster à sir Wilfrid Laurier.

DÉPARTEMENT D'ETAT, WASHINGTON, 2 décembre 1897.

CHER SIR WILFRID,—J'ai reçu, le 30 novembre dernier, par l'entremise de l'ambassadeur britannique, votre lettre du 24 du même mois, contenant votre réponse à la proposition que j'ai soumise lors de la conférence qui a eu lieu entre vous, votre collègue, M. Adam, de l'ambassade britannique, et moi.

Par votre lettre vous refusez d'accepter une proposition et vous renouvelez celle qui a été faite lors de la conférence par sir Louis Davies. Les considérations à l'appui de la proposition de votre collègue ont été soumises au Président, et celui-ci m'a chargé de vous dire qu'il regrettait de ne rien voir pouvant le justifier de modifier la position prise par moi lors de notre conférence.

Vous donnez à entendre que si la pêche du phoque en haute mer est continuée pendant les premiers mois de l'année, il ne sera pas pris plus de 6,000 pièces, chiffre que vous jugez peu considérable. Mais il ne faut pas oublier que les phoques ont été décimés et qu'il n'en reste presque plus. A l'heure qu'il est, la pêche de ces amphibies ne rapporte que des profits insignifiants aux concessionnaires des îles et aux pêcheurs en haute mer. Lorsque "l'équilibre" dont vous parlez aura été atteint, il sera trop tard pour conférer. En outre, si la pêche du phoque en haute mer est permise au commencement de l'année prochaine, cela obligera les Etats-Unis à tenir ses garde-côtes en commission pendant tout l'été, même si l'on en arrivait à un arrangement avant le mois d'août, vu que la flotte de Victoria se trouvera alors en mer. Or, dans ces 4 dernières années, les dépenses pour le service de la surveillance des côtes se sont élevées en moyenne à $150,000 par année.

Nous sommes prêts à consentir à ce que la pêche du phoque ne soit suspendue qu'à partir de la fin du mois de février, afin de permettre que la loi requise soit préalablement adoptée par le parlement impérial, pouvu qu'un *modus vivendi* soit signé incessamment.

Ce n'est pas notre intention d'embarrasser le gouvernement canadien en demandant des choses impossibles ou déraisonnables. Lorsque les arbitres ont rendu leur sentence, il y a 4 ans, ils ont recommandé aux deux gouvernements de suspendre la pêche aux phoques pendant une période de 2 ou 3 ans. Or, depuis cette époque le nombre des femelles, au dire des experts, a toujours été en diminuant ; par conséquent ne sommes-nous pas justifiables de demander que la pêche soit suspendue pendant une saison ?

Votre lettre franche et courtoise révèle le fait dont j'ai eu occasion de vous parler lors de votre visite ici et qui constitue un obstacle sérieux au succès de nos négociations. Selon toute apparence, nous n'avons pas réussi jusqu'ici à convaincre le gouvernement canadien de la nécessité de mettre fin à la pêche du phoque en haute mer, parce qu'elle aura pour résultat la ruine d'une industrie importante et l'extermination d'une race d'animaux utiles. Nous avons payé à la Russie un montant considérable pour l'Alaska, qui n'avait de valeur qu'au point de vue de la pêche du phoque. Pendant environ 15 ans nous n'avons pas été inquiétés, et le gouvernement ainsi que les concessionnaires des îles ont fait des profits considérables, les recettes perçues par l'État de ce chef jusqu'en 1891 s'étant chiffrées par plus de $11,000,000, somme beaucoup plus élevée que celle qui avait été payée à la Russie pour tout le territoire. Puis les pêcheurs en haute mer sont entrés en scène et ont poursuivi peu à peu leur œuvre de destruction. Lorsque nous avons attiré l'attention sur la diminution rapide dans le nombre des phoques l'on nous a répondu qu'il n'était pas à craindre pour le moment que la race s'éteignît. Et lorsque nous proposons de suspendre la pêche du phoque en haute mer en accordant aux intéressés une indemnité raisonnable, l'on nous dit que cette question ne peut être discutée qu'en tant que l'on étudiera en même temps d'autres sujets qui ne s'y rattachent aucunement.

Cependant, malgré que le Président soit d'avis que la question de la protection des phoques devrait être étudiée isolément, dans son ardent désir de rendre plus cordiales les relations entre les deux pays, il consent à ce que toutes les questions intéressant les États-Unis et le Canada soient discutées à la même conférence, pour que l'on s'entende sur un *modus vivendi* qui sauverait les phoques de la destruction pendant que les négociations progresseraient.

Vous avez été mal renseigné quant à la durée du prochain congrès ; la session se continuera au delà du 4 de mars sans limitation constitutionnelle. Mais je ne crois pas que la commission pût terminer ses travaux dans le délai que vous fixez, à cause de la variété des questions à considérer et des intérêts à consulter.

J'ai expliqué au long les raisons qui ont porté le président à adhérer à la position prise par moi (d'après ses instructions) lors de notre conférence, à cause de mon ardent désir de vous faire comprendre que nous tenons beaucoup à en venir à un arrangement quelconque avec votre gouvernement. Je regrette vivement que votre visite à Washington ait eu des résultats si peu satisfaisants, mais j'aime à croire que nous finirons par nous entendre.

Votre dévoué serviteur,

JOHN W. FOSTER.

Correspondance diplomatique.

Dans le cours de l'année, plusieurs notes diplomatiques ont été échangées entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis, les deux communications les plus importantes étant la lettre du secrétaire d'Etat des Etats-Unis Sherman à l'ambassadeur près la cour de St. James, en date du 10 mai, et la réponse à cette lettre transmise par le ministère des affaires étrangères au ministère des colonies, en date du 26 juillet 1897.

Ces communications se trouvent dans les documents présentés aux Chambres impériales du parlement au mois de septembre 1897 ; Etats-Unis, n° 4, 1897 (C. 8662). Afin de permettre au public d'en prendre connaissance, je les reproduis ici :—

M. Sherman à M. Hay.

Département d'Etat, Washington, 10 mai 1897.

Monsieur,—L'ambassadeur britannique s'est présenté à mon bureau le 3 courant et m'a remis une copie d'une dépêche qui lui avait été transmise par le principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les affaires étrangères, en date du 21 avril dernier. Cette dépêche constitue la réponse du gouvernement britannique aux propositions du président, qui avait demandé que la pêche du phoque fût entièrement suspendue pendant la présente saison, et qu'une conférence mixte des puissances intéressées fût tenue dans le but d'en arriver à une entente sur les mesures à prendre pour protéger les phoques sur l'océan Pacifique du nord. Ces deux propositions ont été rejetées.

Il va sans dire que cela a beaucoup désappointé le président, d'autant plus que les raisons qu'on invoque sont des plus futiles. Les appréhensions du président au sujet de l'extinction graduelle de la race des phoques avaient été inspirées non seulement par le rapport de M. Jordan (1896), mais encore par des observations et des statistiques couvrant une période de temps beaucoup plus longue que celle à laquelle se rattachent les calculs de ce monsieur. J'ai donc lieu d'être surpris de voir que le secrétaire d'Etat de Sa Majesté se soit basé, pour rejeter les propositions de notre gouvernement, sur le rapport d'un expert dont les conclusions n'ont pas été bien saisies, et sur les études d'un autre expert dont le rapport vient justement d'être publié.

Il est regrettable que le rapport du professeur Thompson n'ait pas été publié plus tôt, de manière à permettre aux deux gouvernements de l'examiner avec celui de M. Jordan avant l'ouverture d'une autre saison de pêche. Mais je suppose que le gouvernement de Sa Majesté a considéré qu'il valait mieux attendre que le rapport de M. Jordan eût été publié, afin que le professeur Thompson pût le parcourir et en critiquer les conclusions. Tout indique—il est pénible d'avoir à dire de pareilles choses—que le naturaliste anglais s'est laissé guider par des considérations politiques. Il est aussi à regretter que l'on n'ait pas donné au gouvernement américain l'occasion d'examiner le rapport du professeur Thompson avant le rejet final et définitif des propositions du président. Cette manière d'agir rappelle l'incident qui a précédé l'arbitrage de Paris et qui a failli faire échouer les négociations : un rapport semblable d'une commission britannique fnt tenu secret jusqu'à ce que les factums des deux gouvernements eurent été échangés et que le rapport de la commission américaine eût été publié.

Lord Salisbury dit que le rapport de M. Jordan ne contient aucun fait pouvant justifier l'assertion que " les phoques avaient été décimés et qu'avant longtemps ils auraient complètement disparu." La note de notre ambassade du 10 du mois dernier n'attribue pas ces paroles à M. Jordan, mais après avoir lu son rapport il est difficile d'en venir à une autre conclusion que celle-là. A la page 18, il dit : " A partir de cette époque-là (1886), le nombre des phoques a diminué plus rapidement." A la page 21, il établit clairement par des photographies que le nombre des phoques a diminué. Page 66 : " Comme le nombre des phoques a été toujours en diminuant, la pêche sur la côte nord-ouest est devenue relativement peu importante." Page 29 : " Les membres de la commission sont d'avis que la pêche en haute mer a été l'unique cause de la diminution graduelle dans le nombre des phoques à fourrures. C'est à l'heure qu'il est le seul obstacle au développement de la race et à son expansion indéfinie. Si l'on veut que la situation s'améliore, il faudra de toute nécessité faire défense aux pêcheurs de tuer des femelles en haute mer."

Le professeur Thompson cherche à démontrer que le nombre des phoques sur les îles Pribilof n'a pas diminué dans une mesure anormale. Il est à regretter qu'il ait donné à ses études un cadre aussi restreint. Au commencement de son rapport, il dit : " L'objet principal de ma mission a été de recueillir les statistiques nécessaires pour permettre de juger de l'efficacité des règlements établis par le tribunal d'arbitrage de Paris". Mais il n'y a rien dans son rapport au sujet de cette question importante. Il s'est borné à calculer le nombre des phoques fréquentant les îles. Il a constaté une augmentation en certains endroits et une diminution ailleurs, mais il prétend qu'il y a équilibre pour les deux dernières années. Dans le rapport du professeur Thompson il n'y a rien à l'encontre des prétentions de ceux qui soutiennent que depuis que la pêche en haute mer se fait sur une grande échelle le nombre des phoques a diminué constamment et rapidement. L'équilibre apparent signalé par le professeur Thompson est parfaitement bien expliqué par M. Jordan (page 18) : " Par suite du *modus vivendi* de 1892-93, en vertu duquel la mer de Behring a été fermée à la flotte de pêche, le nombre des phoques a moins diminué en 1895 et 1896 qu'antérieurement à ces années-là. Voici comment la chose s'explique : outre que les mères ont échappé à la destruction, il n'y a pas de petits qui sont morts de faim en 1892 et en 1893, et ceux qui auraient pu mourir de faim se trouvaient, en 1895 et en 1896, assez âgés pour reproduire ou être tués ". Depuis la réception de la dépêche de lord Salisbury, nous avons demandé à M. Jordan de nous fournir des renseignements précis sur le nombre des phoques en 1885 et en 1896 comparativement aux années précédentes, et il nous a communiqué le chapitre de son rapport final intitulé : " Diminution dans le nombre des phoques ". En voici un extrait : La mesure dans laquelle le nombre des phoques a diminué ne peut pas être déterminée avec une exactitude mathématique, mais il est possible avec les données que nous avons d'établir un chiffre approximatif. D'après les études que nous avons faites, le nombre des phoques serait actuellement d'environ un cinquième de ce qu'il était en 1872-74, et d'un peu moins de la moitié ce qu'il était en 1890 ; et entre les saisons de 1895 et de 1896 il y aurait eu une diminution d'à peu près 10 pour 100 ".

Bien que le professeur Thompson ait eu bien soin de ne rien dire dans son rapport qui pût embarrasser le gouvernement britannique, tout de même il admet " qu'il y a lieu d'user de prudence dans l'intérêt de tous...... Tout indique que l'on est sorti des bornes...... Nous pouvons espérer que le nombre des phoques se maintiendra au chiffre actuel, mais nous ne pouvons nous attendre qu'il augmentera. Et j'aime à croire que l'on s'entendra pour imposer les restrictions voulues ". En face d'un langage aussi explicite, je ne puis concevoir que lord Salisbury n'ait pas jugé à propos d'agréer les propositions du Président, dans l'intérêt de ses propres compatriotes, sans parler des relations amicales qu'il désire maintenir avec les Etats-Unis, la Russie et le Japon.

Les experts qui ont fait des études en 1892 et en 1896 ne s'accordent guère, il est vrai, mais nous avons pour nous guider des statistiques d'une exactitude incontestable.

Voici les résultats obtenus par les navires de pêche qui ont opéré sur la mer de Behring depuis que les règlements établis par le tribunal d'arbitrage sont en vigueur :—

1894—37 navires, 31,585 phoques pêchés, soit une moyenne de 853 par navire.

1895—59 navires, 44,169 phoques pêchés, soit une moyenne de 748 par navire.

1896—67 navires, 29,500 phoques pêchés, soit une moyenne de 440 par navire.

Ainsi donc, en 1896 la pêche du phoque a été à peu près deux fois moindre qu'en 1894, malgré que le nombre des navires ait été presque deux fois plus considérable. Lord Salisbury attribue cela au " mauvais temps qu'il a fait ", mais il ne cite aucune autorité à l'appui de son assertion. Le capitaine Hooper, qui commandait la flotte des croiseurs américains sur la mer de Behring, en 1895 et en 1896, dit : " Dans ces deux dernières années, le temps a été à peu près le même que précédemment. L'on a pu aborder les goélettes de pêche 25 jours en 1895 et 20 jours en 1896." Les inscriptions dans les livres de bord des navires de pêche pour les années 1895 et 1896 confirment ce que dit le capitaine Hooper. Les chiffres ci-dessus, avec les statisques contenues dans ma note du 9 du mois dernier à

l'ambassadeur britannique, démontrent que le nombre des phoques a beaucoup diminué, et que, selon l'expression du professeur Thompson, " l'on est sorti des bornes." Le tableau annexé au rapport du professeur Thompson fait voir qu'en 1896 il a été vendu sur le marché de Londres à peu près deux fois moins de peaux qu'en 1895, et lord Salisbury nous informe que l'insuccès des opérations " a mis plusieurs propriétaires de goélettes de pêche à deux doigts de la banqueroute." Si l'on persiste à tolérer la pêche en haute mer, un nombre limité de navires continueront à massacrer les phoques dans l'espoir de compenser les pertes de l'année précédente, et les îles se dépeupleront encore davantage. Mais malgré cela il y aura toujours des phoques, et l'ambassadeur de Sa Majesté pourra répéter ce qui a déjà été dit si souvent dans le cours de ces deux dernières années, savoir " qu'il n'est pas à craindre que la race ne soit exterminée avant longtemps."

Il est peut-être à propos de rappeler ici l'attitude prise par les deux gouvernements intéressés lorsqu'il a été question de reviser les règlements adoptés à Paris. L'objet exprès de l'arbitrage de Paris était " la conservation des phoques à fourrures", et les règlements établis par le tribunal d'arbitrage avaient pour but de " protéger dans la mesure voulue les phoques à fourrures fréquentant la mer de Behring." Le 23 janvier 1895, le sécrétaire Gresham adressa à l'ambassadeur britannique une note dans laquelle il disait que " l'expérience de la première année avait convaincu le président que les règlements établis par le tribunal d'arbitrage étaient insuffisants ", et il demanda qu'une commission de savants et d'experts fût nommée par les gouvernements des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la Russie et du Japon, pour en venir à une entente sur les mesures à adopter dans les circonstances, et qu'en attendant un *modus vivendi* fût adopté suspendant la pêche du phoque sur la mer de Behring. Le 14 de mai 1895, une seconde note fût transmise par laquelle l'on demandait une réponse aux propositions du président, en faisant remarquer que si de nouvelles restrictions n'étaient pas imposées, " les phoques seraient exterminés pour toutes fins commerciales d'ici à quelques années."

Le 27 de mai, une note fut reçue du gouvernement britannique dans laquelle il était dit que " les choses n'en étaient pas rendues à un point aussi sérieux que le président avait été porté à le croire, et qu'il n'y avait pas lieu de se départir de la sentence arbitrale à laquelle les deux nations s'étaient solennellement engagées de se conformer."

Le 24 juin 1895, le secrétaire Olney, par ordre du président, renouvela les mêmes propositions dans des termes différents, mais le gouvernement britannique, persistant dans son attitude, déclara " qu'il ne pouvait consentir à ce que les règlements établis par le tribunal d'arbitrage fussent modifiés."

Le 11 mars 1896, le secrétaire Olney attira l'attention de l'ambassadeur britannique sur la pêche de 1895 dans la mer de Behring (la plus forte qui ait jamais été faite sur cette mer), et exprima l'espoir que le gouvernement britannique " consentirait à une modification des règlements pour la saison suivante, afin de sauver les phoques de la destruction totale." Le 27 avril, sir Julian Pauncefote répondit que le gouvernement de Sa Majesté ne considérait pas que la pêche sur la mer de Behring " avait été assez forte pour menacer les phoques d'extermination prochaine, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu d'imposer immédiatement de nouvelles restrictions."

Je cite cette correspondance pour démontrer que dès l'expiration de la première année où les règlements de Paris ont été mis en vigueur, les présidents et les secrétaires d'Etat qui se sont succédés étaient forcément convaincus que les règlements en question laissaient à désirer, et que le gouvernement britannique a persisté à rejeter la proposition de tenir une conférence des gouvernements intéressés pour discuter la chose, en basant son refus sur " la sentence arbitrale à laquelle les deux nations se sont solennellement engagées de se conformer."

En face de cette attitude du gouvernement britannique, je crois qu'il est à propos d'examiner jusqu'à quel point et dans quel esprit la Grande-Bretagne s'est conformée à la décision et aux recommandations du tribunal d'arbitrage de Paris.

Les protocoles de ce tribunal font voir que la préparation des règlements fut confiée à trois arbitres nommés par les gouvernements neutres. La clause II du rapport présenté par ces arbitres portait que les règlements s'appliqueraient à toutes les eaux de l'océan Pacifique et de la mer de Behring au nord du 35ème méridien de latitude nord, y compris, par conséquent, toutes les eaux à l'est des territoires de la Russie et du Japon. Lord Hannen, l'arbitre britannique, s'opposa à cette clause et proposa un amendement limitant la superficie à toute cette partie de l'océan et de la mer s'étendant à l'est du 180ème méridien. Le baron Courcel, président du tribunal, déclara, au nom des arbitres neutres, qu'en rédigeant la clause II, " ils avaient eu en vue les intérêts de la Russie et du Japon, puissances qui n'étaient pas représentées devant le tribunal d'arbitrage, et vers les eaux desquelles il ne paraissait pas équitable de pousser les pêcheurs anglais et américains durant le temps prohibé." Mais il accepta l'amendement de lord Hannen, lequel fut adopté. (Protocole LIV.) Il est donc clair que le tribunal considérait qu'il était nécessaire d'appliquer les règlements aux eaux asiatiques pour protéger les intérêts de la Russie et du Japon, et la clause II n'aurait pas été amendée si ces puissances avaient été portées à l'arbitrage.

Lorsque, conformément à l'article VII du traité de 1892, les gouvernements de la Russie et du Japon furent priés de donner leur adhésion aux règlements de Paris, ils répondirent qu'ils ne le feraient qu'en tant que les règlements en question seraient étendus aux eaux asiatiques. Le secrétaire Gresham affirme que dès le mois d'octobre 1893, l'ambassadeur britannique lui avait déclaré que, à son avis, il serait à propos qu'un traité fut conclu entre les quatre puissances " pour préserver, dans leur intérêt commun, les phoques à fourrures entre les deux continents et au nord du 35ème de latitude nord."

M. Bayard reçut instructions, le 27 octobre et le 20 novembre 1893, d'essayer de décider l'Angleterre à conclure un traité dans ce sens ; le 23 juin 1894, M. Gresham attira l'attention de l'ambassadeur britannique sur la chose, et le 2 mai—aucune réponse n'ayant été reçue—une nouvelle note fut transmise. Le secrétaire Olney attira de nouveau l'attention du gouvernement britannique sur le

sujet dans une note en date du 24 juin 1896, et le 19 août une réponse négative fut faite à la note de M. Olney.

Le 2 avril 1896, le secrétaire Olney informa M. Bayard que le gouvernement russe était sur le point d'entamer des négociations pour faire étendre les règlements de Paris aux eaux asiatiques, et à la demande du gouvernement, M. Bayard reçut instructions de prendre part à ces négociations. M. Bayard se mit tout de suite en communication avec l'ambassadeur russe, mais le 14 mai il fut informé par lord Salisbury que le gouvernement de Sa Majesté avait décidé d'envoyer un naturaliste aux îles russes, et qu'en attendant la réception de son rapport, l'Angleterre ne ferait rien. Le naturaliste britannique retourna à Londres au mois d'octobre 1896, et jusqu'ici Sa Seigneurie n'a pas fait voir qu'elle désirait entamer des négociations. Le fait est que la dépêche à laquelle je réponds actuellement rejette la proposition faite par le président de tenir une conférence pour discuter la question. L'amendement de lord Hannen à la clause II des règlements a eu pour effet d'amener l'état de choses que les arbitres neutres voulaient éviter,--savoir: l'affluence des navires de pêche dans les eaux asiatiques pendant le temps prohibé sur les eaux américaines,—chose qui, dans la pensée des arbitres, devait être empêchée par des négociations entre les gouvernements intéressés. Or, jusqu'aujourd'hui, la Grande-Bretagne a refusé formellement d'entamer des négociations à ce sujet.

En outre, les arbitres annexèrent à leur sentence une série de recommandations que l'on conseilla aux deux gouvernements de suivre. Les arbitres américains acceptèrent tout de suite ces recommandations, mais lord Hannen hésita à acquiescer au second paragraphe, qui se lit comme suit :—

"Vu la condition critique dans laquelle la race des phoques à fourrures se trouve actuellement par suite de causes imparfaitement connues, les arbitres croient devoir recommander aux deux gouvernements d'en venir à une entente pour prohiber la pêche des phoques à fourrures, soit sur terre soit en haute mer, pendant une période de deux ou trois ans, ou du moins pendant un an, sauf les exceptions que les deux gouvernements jugeraient à propos d'admettre.

"Si cela avait un bon effet, les opérations de pêche pourraient être ainsi suspendues à divers intervalles."

Lord Hannen déclara que "bien qu'il approuvât l'esprit dans lequel il (le second paragraphe) était conçu, et bien qu'il considérât qu'il était désirable de suspendre la pêche des phoques à fourrures pendant une certaine période de temps, afin de permettre à la nature de réparer les pertes que cette race d'animaux avait subies, il ne se croyait pas autorisé par son mandat à exprimer une opinion à ce sujet"; et l'arbitre canadien se rangea de l'avis de son collègue britannique. (Protocole LIV).

Immédiatement après la réception de la copie officielle de la sentence arbitrale et des recommandations, le 12 septembre 1893, le secrétaire Gresham donna instruction à M. Bayard de demander à la Grande-Bretagne si elle était disposée à suivre la seconde recommandation. Le 13 septembre, M. Bayard télégraphia qu'il avait communiqué à ce sujet avec le gouvernement britannique. Aucune réponse n'ayant été reçue, le 24 janvier 1894, le secrétaire Gresham envoya une note sur le même sujet à sir Julian Pauncefote. Je ne sache pas que l'on ait répondu à cette note. La sagesse de la recommandation en question est abondamment prouvée par l'expérience des trois dernières années, et les statistiques qui ont été publiées justifient les demandes répétées qui ont été faites par le gouvernement des Etats-Unis pour l'adoption d'un *modus vivendi* suspendant la pêche des phoques jusqu'à ce qu'une conférence pût être tenue pour étudier les changements à faire aux règlements de Paris.

L'indifférence avec laquelle le gouvernement britannique a traité les instances que le gouvernement des Etats-Unis a faites pour en arriver à l'adoption des mesures nécessaires pour donner effet aux règlements "solennellement établis par le tribunal d'arbitrage" montre le respect que l'on a pour cet auguste tribunal. Le 12 septembre 1893, moins d'un mois après que la sentence arbitrale fût rendue, le secrétaire Gresham donna instruction à M. Bayard d'informer le gouvernement britannique que le gouvernement des Etats-Unis désirait discuter immédiatement la question de la mise en vigueur des règlements de manière à les rendre effectifs avant la saison de pêche des phoques, la chose fut portée à la connaissance du ministère des affaires étrangères d'Angleterre le 13 septembre, plus de 3 mois avant l'ouverture de la saison de pêche. Rien n'ayant été fait, le 17 novembre, le secrétaire Gresham fit savoir à M. Bayard que le président tenait beaucoup à ce que l'on en vînt à une entente le plus tôt possible à ce sujet. Le 5 décembre, le secrétaire Gresham consentit à la demande du gouvernement britannique, à ce que les négociations fussent transférées à Washington, mais il fit remarquer à lord Rosebery que "la saison de pêche approchait et que par conséquent il n'y avait de temps à perdre." Le 24 janvier 1894, le secrétaire adressa à l'ambassadeur britannique une note urgente dans laquelle il se plaignait que rien n'avait encore été fait, et "qu'une autre saison de pêche allait s'ouvrir sans qu'aucune mesure n'eût été prise pour l'exécution de la sentence arbitrale." Un mois plus tard, le 22 février, le secrétaire fit savoir à M. Bayard que l'ambassadeur britannique l'avait informé qu'il n'avait pas encore reçu d'instructions, et il le chargea de dire au gouvernement de Sa Majesté que "ce long retard était difficile à comprendre", et qu'il fallait se hâter d'agir. Le 17 mars, le secrétaire Gresham envoya à M. Bayard un autre câblegramme dans lequel il se plaignait encore du retard apporté, "retard dont ce gouvernement n'était pas responsable et qui menaçait de devenir embarrassant pour les deux gouvernements." Les négociations ne furent entamées qu'au bout de 6 mois après que les Etats-Unis eurent soulevé la question; l'acte du parlement britannique (23 avril 1894) à l'effet de mettre les règlements en vigueur ne fut adopté qu'au bout de 4 mois après l'ouverture de la saison de pêche, et l'arrêté final du conseil (27 juin 1894) à ce sujet ne fut signé qu'au bout de 6 mois après que la flotte de pêche eût pris la mer au mépris de la sentence du tribunal d'arbitrage.

Voyons maintenant comment le gouvernement britannique a rempli sa part des obligations imposées par la sentence arbitrale. Les deux gouvernements sont tenus de faire faire la patrouille sur les eaux comprises dans les limites fixées par la sentence arbitrale afin de voir à ce que les règlements ne soient pas violés par les navires de pêche. En 1894, le gouvernement des Etats-Unis arma

12 navires pour le service de patrouille, et le gouvernement britannique n'en mit qu'un seul en commission. En 1895, 5 navires des Etats-Unis firent la patrouille dans les limites fixées par la sentence arbitrale, tandis que deux croiseurs britanniques seulement furent envoyés dans ces parages ; l'un de ces croiseurs ne resta que quelque temps sur la mer de Behring, et l'autre ne prit aucune part quelconque à la patrouille, vu que sa présence fut presque constamment requise au havre Unalaska pour prendre charge des bâtiments de pêche britanniques saisis sur la mer de Behring. A la suite des plaintes répétées du gouvernement des Etats-Unis, un croiseur additionnel fut dirigé vers la mer de Behring pendant la saison de 1889, bien que le gouvernement britannique prétendît que " le nombre de navires employés jusque-là avait été suffisant." Or, comme l'année précédente aucun croiseur britannique n'avait virtuellement fait la patrouille sur la mer de Behring, il faut en conclure que le gouvernement britannique est sous l'impression que seuls les croiseurs des Etats-Unis sont obligés de faire la police, les croiseurs britanniques n'ayant à s'occuper que de saisir les navires de pêche britanniques violant la loi.

Passons à un autre point. La clause 6 des règlements défend l'usage d'armes à feu sur la mer de Behring. Pour assurer l'observation de cette clause, il fut convenu entre les deux gouvernements que pendant l'année 1894 les navires de pêche feraient apposer les scellés sur leurs armes et munitions. Mais le 11 mai 1896, contre l'attitude du gouvernement des Etats-Unis, l'ambassadeur britannique nous donne avis que son gouvernement ne renouvellerait pas l'arrangement au sujet de l'apposition des scellés sur les armes pour une autre saison, " parce que les règlements qu'avait établis le tribunal d'arbitrage " ne défendaient pas d'avoir des armes, etc., à bord des navires de pêche.

Le refus de la part du gouvernement britannique de renouveler l'arrangement de 1894 donna lieu à beaucoup de difficultés relativement au service de patrouille sur la mer de Behring. Le gouvernement britannique se plaignit amèrement des visites faites par les croiseurs américains, et de nombreuses notes furent échangées à ce sujet. Le 2 juillet 1886 le secrétaire Olney proposa, pour mettre fin à la controverse, que les navires entrant dans la mer de Behring fussent visités et que toutes les peaux de phoques pris sur cette mer fussent inspectées par un représentant des Etats-Unis dans les ports de la Colombie-Britannique, afin de permettre de constater si l'on s'était servi ou non d'armes à feu ; mais cette proposition ne fut pas agréée. Le secrétaire Olney essaya ensuite d'en venir à une entente pour la saison de 1897. Il fit remarquer que les navires américains fréquentant la mer de Behring étaient tenus de faire apposer les scellés sur leurs armes, et qu'une fois qu'ils étaient de retour à leurs ports d'attache, leurs peaux étaient inspectées avec soin, tandis que le gouvernement de Sa Majesté refusait de consentir à ce qus les armes fussent scellées et les peaux inspectées—mesures que le gouvernement des Etats-Unis jugeait "absolument essentielles pour empêcher la pêche illégale des phoques." Cependant, nous voilà arrivés à une autre saison sans que cette question ait été réglée.

A ce propos, j'attirerai l'attention sur la lacune qui existe dans l'acte du parlement britannique qui a été adopté pour donner effet aux règlements. L'acte du parlement britannique ratifiant le *modus vivendi* de 1891, en vertu duquel la pêche du phoque était défendue sur la mer de Behring, portait qu'il y aurait présomption de culpabilité contre les navires "ayant à bord des engins de pêche, des armes à feu ou des peaux de phoques." Une disposition semblable fut insérée dans l'acte du parlement britannique sanctionnant le *modus vivendi* de 1893. L'acte du congrès de 1894 mettant en vigueur les règlements établis par le tribunal d'arbitrage contient une disposition dans le même sens ; mais l'acte du parlement britannique de 1894 ne renferme aucune disposition quelconque quant à la présomption de culpabilité contre les navires ayant à bord des armes à feu ou des peaux à des temps prohibés ou sur des eaux prohibées. Il s'en suit qu'il est souvent impossible de faire condamner les navires de pêche britanniques malgré de très fortes présomptions de culpabilité.

Je citerai un autre fait pour prouver que le gouvernement britannique a toujours refusé de donner plein effet aux règlements de Paris. La clause 5 de ces règlements prescrit que les capitaines des vaisseaux de pêche devront inscrire dans leurs livres de bord le nombre et le sexe des phoques pris, et que les deux gouvernements devront se donner mutuellement communication de la chose à la fin de chaque saison. Cette clause fut adoptée afin de permettre d'avoir des statistiques exactes quant à la proportion de femelles tuées, mais lorsqu'il s'est agi de la mettre en pratique, l'on s'est aperçu qu'elle était imparfaite et insuffisante. En effet, l'on constata que les livres de loch des navires américains avaient une bien plns forte proportion de femelles que ceux des navires britanniques, bien que dans la plupart des cas les vaisseaux des deux nations eussent opéré aux mêmes endroits. Pour remédier à cette anomalie, le 10 mai 1895, le secrétaire d'Etat intérimaire demanda au gouvernement britannique de consentir à ce que des inspecteurs américains fussent postés dans les ports de la Colombie-Britannique afin de permettre de vérifier les entrées dans les livres de loch des navires britanniques, avec l'offre d'un privilège réciproque d'inspection par des fonctionnaires britanniques dans les ports des Etats-Unis. Le 24 de septembre, l'ambassadeur britannique répondit que le gouvernement de Sa Majesté ne croyait pas devoir se rendre à cette demande " vu que la chose était prévue par les règlements, les capitaines de navires de pêche étant tenus d'indiquer dans leurs livres de loch le sexe des phoques pris."

Le 15 décembre 1896, le secrétaire Olney attira de nouveau l'attention de l'ambassadeur britannique sur le sujet. Le gouvernement britannique répondit qu'avant de rendre obligatoire l'inspection par des experts des peaux débarquées dans les ports britanniques, il faudrait consulter le gouvernement canadien. Le 23 janvier 1897, le secrétaire Olney demanda quand le gouvernement canadien ferait probablement connaître ses vues à ce sujet, et le 24 mars l'ambassadeur lui fit savoir que " le gouvernement de Sa Majesté était encore en correspondance avec le gouvernement canadien " et qu'une réponse definitive serait transmise le plus tôt possible. La chose en est restée là.

J'ai été peut-être un peu long, mais comme le gouvernement britannique, chaque fois qu'on lui a demandé son concours, pour rendre les règlements plus efficaces, s'est retranché sur " la sentence arbitrale à laquelle les deux nations se sont solennellement engagées de se conformer ", j'ai cru que

c'était le moment de passer en revue les événements qui se sont passés depuis la reddition de cette sentence et de comparer la conduite des deux gouvernements. Le gouvernement des Etats-Unis, comme je viens de le démontrer, s'est toujours conformé de bon gré aux prescriptions et aux recommandations du tribunal d'arbitrage, sans tenir compte des dépenses à faire et des intérêts en jeu.

D'un autre côté, je crois avoir prouvé que jusqu'ici le gouvernement britannique n'a pas suivi la recommandation du tribunal d'arbitrage et n'a pas rempli les obligations imposées par la sentence arbitrale. En effet, il a refusé d'étendre les règlements aux eaux asiatiques ; il n'a pas voulu suspendre la pêche des phoques pendant trois ou deux ans, ou même pendant un an ; il a beaucoup tardé à mettre les règlements en vigueur ; il a presque entièrement négligé de faire faire la patrouille ; il s'est opposé aux mesures suggérées pour empêcher l'usage d'armes à feu ; il a omis de faire adopter la loi nécessaire pour assurer la condamnation des coupables ; enfin il a refusé de permettre l'inspection des peaux.

Les obligations découlant d'une sentence arbitrale doivent peser au même degré sur toutes les parties à l'arbitrage. Une sentence arbitrale qui dans son application pratique n'impose de charges qu'à l'une des parties ne doit pas être maintenue. Etant donnés l'objet exprès de l'arbitrage de Paris et le but que les arbitres se proposaient en établissant les règlements qu'ils ont faits, lorsqu'il est devenu apparent que les règlements en question étaient insuffisants, il était du devoir du gouvernement britannique de se rendre à la demande faite par les Etats-Unis de tenir une conférence pour en venir à une entente sur les mesures additionnelles à prendre dans les circonstances.

Les opérations de pêche poursuivies dans les 3 dernières années ont virtuellement amené l'extermination des phoques et réduit à néant les travaux du tribunal d'arbitrage. La Grande-Bretagne portera la responsabilité des conséquences qui pourront s'ensuivre. Le peuple de ce pays est fermement convaincu que le refus de la part de la Grande-Bretagne de suivre les recommandations des arbitres aura pour résultat la ruine d'une industrie importante des Etats-Unis. Dernièrement, un représentant a proposé sérieusement d'abandonner les négociations et de détruire les phoques sur les îles ; il jugeait que c'était là le meilleur moyen de mettre fin à une controverse dangereuse, mais naturellement le gouvernement n'a pas adopté cette manière de voir. J'aime à croire que ce que je viens de dire convaincra le gouvernement de Sa Majesté de la nécessité de mettre fin à la pêche du phoque en haute mer.

En terminant, je dirai que le président espère que le gouvernement britannique se rendra enfin au désir qu'il a si souvent exprimé en consentant à ce qu'une conférence des puissances intéressées soit tenue.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN SHERMAN.

Ministère des colonies au ministère des affaires étrangères (*reçue le 26 juillet*).

DOWNING STREET, 26 juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai reçu instructions de M. le secrétaire Chamberlain de vous faire savoir, pour l'information du marquis de Salisbury, qu'il a pris connaissance de la dépêche de M. le secrétaire Sherman à M. Hay concernant la pêche du phoque.

Après avoir exprimé son désappointement et sa surprise de voir que le gouvernement de Sa Majesté avait rejeté les propositions faites par le gouvernement des Etats-Unis, M. Sherman parle du retard apporté dans la publication du rapport du professeur D'Arcy Thompson. Il dit (paragraphe 3) :—

Il est regrettable que le rapport du professeur Thompson n'ait pas été publié plus tôt, de manière à permettre aux deux gouvernements de l'examiner avec celui du Dr Jordan avant l'ouverture d'une autre saison de pêche. Mais je suppose que le gouvernement de Sa Majesté a considéré qu'il valait mieux attendre que le rapport du Dr Jordan eût été publié afin que le professeur Thompson pût le parcourir et en critiquer les conclusions. Tout indique—il est pénible d'avoir à dire de pareilles choses—que le naturaliste anglais s'est laissé guider par des considérations politiques. Il est aussi à regretter que l'on n'ait pas donné au gouvernement américain l'occasion d'examiner le rapport du professeur Thompson avant le rejet final et définitif des propositions du Président. Cette manière d'agir rappelle l'incident qui a précédé l'Arbitrage de Paris et qui a failli faire échouer les négociations : un rapport semblable d'une commission britannique fut tenu secret jusqu'à ce que les factums des deux gouvernements eurent été échangés et que le rapport de la commission américaine eût été publié.

Puis (paragraphe 5) :—

" Le professeur Thompson cherche à démontrer que le nombre des phoques sur les îles Pribilov n'a pas diminué dans une mesure anormale " ; et (paragraphe 6) " bien que le professeur Thompson ait pris bien soin de ne rien dire dans son rapport qui put embarrasser son gouvernement."

Les raisons du retard apporté dans la préparation et la publication du rapport du professeur Thompson ont été expliquées dans la dépêche de lord Salisbury à sir J. Pauncefote du 8 de mai. Les explications données n'avaient évidemment pas encore été communiquées à M. Sherman lorsqu'il a rédigé sa dépêche, et M. Chamberlain laisserait passer la chose inaperçue s'il ne jugeait pas nécessaire, pour venger l'honneur et la réputation du professeur Thompson, de déclarer que les insinuations faites contre lui sont non fondées et par conséquent injustifiables. Laissant de côté cette question, je dirai que M. Sherman se trompe en disant que le gouvernement de Sa Majesté avait attribué à M. Jordan l'assertion que "les phoques avaient été décimés et qu'avant longtemps ils auraient complètement disparu." Ces termes se trouvaient dans la note de M. Sherman à laquelle le gouvernement de Sa Majesté répondait, et je dois dire ici que l'on est d'opinion que cette assertion n'est justifiée par aucun des faits contenus dans le rapport de M. Jordan.

Les passages cités du rapport en question sont simplement des expressions d'opinions, et les raisons sur lesquelles ces opinions sont basées ne se trouvent pas indiquées.

Le passage à la page 21 où, dit-on, M. Jordan "établit clairement par des photographies que le nombre des phoques a diminué" doit se lire avec cet autre passage où il dit "qu'il ne peut affirmer que les photographies qui seraient prises à la même date d'une année à l'autre seraient identiques, vu que le nombre des phoques qui arrivent aux îles tous les ans varie suivant que le temps est plus ou moins beau et que la saison est plus ou moins avancée.

La citation suivante du rapport final de M. Jordan—qui n'a pas encore été communiqué au gouvernement de Sa Majesté—est intéressante :—

"D'après les études que nous avons faites, le nombre des phoques sur les îles Pribilov serait actuellement d'environ $\frac{1}{5}$ de ce qu'il était en 1872-74, et d'un peu moins de la moitié de ce qu'il était en 1890, et entre les saisons de 1895 et 1896 il y aurait eu une diminution d'à peu près 10 pour 100."

A la page 22 de son rapport préliminaire, M. Jordan dit qu'en 1896 le troupeau des phoques comprenait "143,071 femelles reproductives, ou un nombre total d'environ 440,000 phoques de tout sexe et de tout âge," et il ajoute : "il se peut qu'il y ait eu en 1897 155,000 phoques reproducteurs, ou un total de 475,000". Après avoir mûrement réfléchi, M. Jordan en est apparemment venu à la conclusion que le nombre des phoques n'avait pas diminué durant la période de 1895-96, de $7\frac{1}{2}$ pour 100, comme il le croyait au mois de novembre dernier, mais "d'à peu près 10 pour 100."

Dans le passage en question (p. 22), M. Jordan s'arrête à l'année 1880, où, d'après lui, il y avait "600,000 femelles reproductrices, ou 1,500,000 phoques de tout âge et de tout sexe", mais dans son rapport final il va plus loin et nous dit qu'en 1872-74 il y avait à peu près cinq fois plus de phoques qu'à l'heure qu'il est. Cela voudrait dire qu'à cette époque-là le troupeau comptait 700,000 femelles reproductrices et 2,200,000 phoques de tout âge et de tout sexe, et le gouvernement de Sa Majesté attend avec impatience l'explication de la disparition de 100,000 femelles reproductrices et de 700,000 phoques de tout âge et de tout sexe, durant la période de temps comprise entre 1872-74 et 1880, alors que la pêche en haute mer n'avait pas encore commencé. M. Chamberlain ne sache pas qu'une diminution ait jamais été constatée auparavant dans le nombre des phoques entre 1872-74 et 1880, et selon toute apparence M. Jordan n'était pas du même avis qu'aujourd'hui quand il écrivit son rapport préliminaire, car à la page 17 de ce rapport il dit que "jusqu'en 1872 et probablement pendant quelques années après le troupeau des phoques a continué à augmenter. Pendant la période de temps comprise entre 1872 et 1878 il est selon toute probabilité resté à peu près dans un état d'équilibre." Cette divergence dans les opinions exprimées par M. Jordan prouve combien il est difficile de discuter cette question par suite de l'absence de données exactes, et justifie le gouvernement de Sa Majesté de refuser de tenir une conférence jusqu'à ce que de plus complets renseignements aient été obtenus.

M. Sherman parle de la diminution dans le nombre des phoques pris l'année dernière sur la mer de Behring et cite les statistiques pour 1894, 1895 et 1896, d'où il appert que la pêche par navire en 1896 aurait été de près de 50 pour 100 moins forte qu'en 1894.

La pêche de 1894 fut tout à fait exceptionnelle, comme on pourra le voir par le tableau qui se trouve à la page 198 du rapport du secrétaire du Trésor des Etats-Unis pour 1895, et excéda celle de toute année antérieure ou postérieure ; par suite des fluctuations qui se produisent dans la pêche d'une année à l'autre, il est impossible de juger de la force numérique du troupeau des phoques par la moyenne de la pêche par navire en une année donnée.

M. Sherman ne veut pas admettre que l'insuccès des opérations de la saison dernière soit dû dans une certaine mesure au mauvais temps. Le capitaine Hopper aurait déclaré qu'il avait été possible d'aborder les navires de pêche 24 jours en 1896 comparativement à 25 jours en 1895. Le gouvernement de Sa Majesté n'a pas raison de douter de la chose, mais parce qu'il était possible d'aborder les navires il ne s'en suit pas qu'il était possible de pêcher en canots, et encore moins que le temps était favorable à la pêche ; et lord Salisbury sait de bonne source que l'amiral Belliser dit dans son rapport que le temps avait été "exceptionnellement mauvais." Tout ce qu'il reste à dire sur ce point, c'est qu'après avoir comparé les résultats de la pêche sur la côte du nord-ouest en 1895 et en 1896, le gouvernement de Sa Majesté pourrait tout aussi bien prétendre que les phoques étaient plus nombreux en 1896 que l'année précédente.

Le nombre des phoques est limité, et comme la flotte a presque doublé il est impossible que la pêche par navire reste la même. Les navires doivent nécessairement se nuire les uns aux autres. En outre, les croiseurs, en circulant constamment sur les pêcheries, dérangent les phoques endormis et les chassent, sans parler des ennuis que les abordages causent aux pêcheurs. En 1884, alors que la flotte de pêche britannique ne comptait que 22 navires, 36 abordages ont été opérés, soit une moyenne de $1\frac{1}{2}$ par navire. En 1895, alors que la flotte de pêche britannique comprenait 40 navires, le nombre des abordages s'est élevé à 183, soit une moyenne de $4\frac{1}{2}$ par navire. Enfin en 1896, les 57 navires composant la flotte britannique ont été soumis sur la mer de Behring seule à 171 abordages, soit une

moyenne de 3 par navire. Il est intéressant de constater qu'en 1875 les navires de pêche américains, au nombre de 76, n'ont été soumis qu'à 156 abordages.

Il ne faut pas oublier qu'à chaque abordage par les croiseurs des Etats-Unis les peaux sont dépaquetées et inspectées avec soin ; et ensuite il faut les saler et les empaqueter de nouveau, ce qui entraîne une grande perte de temps. Durant les années ci-dessus indiquées, la plupart des navires de pêche britanniques ont été en outre abordés une ou plusieurs fois par les croiseurs de Sa Majesté. Je ferai remarquer ici que dans ses efforts pour prouver que le phoque sera bientôt une chose du passé au point de vue commercial, M. Sherman a,—involontairement sans doute,—mal interprété un passage de la dépêche de lord Salisbury du 21 avril.

Il dit :—

" Un tableau annexé à son rapport fait voir qu'en 1896 il a été vendu sur le marché de Londres à peu près deux fois moins de peaux qu'en 1895, et lord Salisbury nous informe que cela a eu pour résultat de " mettre plusieurs propriétaires de navires de pêche à deux doigts de la banqueroute ".

Ce que lord Salisbury a réellement dit, c'est que " par suite de l'insuccès des opérations de pêche et des bas prix obtenus pour les peaux, l'année dernière, plusieurs des propriétaires de navires de pêche ont failli faire banqueroute ".

Dans sa dépêche du 17 mai (à laquelle aucune réponse n'a été reçue), lord Salisbury a démontré, en s'appuyant sur les chiffres de M. Jordan, que la diminution dans le nombre des phoques avait été plus sensible avant que la pêche du phoque en haute mer eût été faite sur une grande échelle que depuis lors.

M. Chamberlain ne peut laisser passer inaperçus les reproches adressés au gouvernement de Sa Majesté parce que l'on n'a pas voulu consentir à la revision immédiate des règlements de pêche établis par le Tribunal d'Arbitrage de Paris ; ces reproches forment une partie si considérable de la dépêche que notre silence pourrait être interprété comme un aveu que nous ne pouvons pas répondre aux observations de M. Sherman.

L'objet exprès de l'arbitrage était " la conservation des phoques à fourrures ", et les règlements adoptés ont été faits dans le but " de protéger dans la mesure voulue les phoques à fourrures....... fréquentant la mer de Behring ".

Après avoir parcouru cette dépêche du 10 de mai, on est porté à en conclure que la " protection dans la mesure voulue des phoques à fourrures " implique la suppression de la pêche du phoque en haute mer, et c'est bien là ce qu'a prétendu dès le début le gouvernement des Etats-Unis.

Dans cette attitude qu'il a prise le gouvernement des Etats-Unis s'est départi des plus nobles traditions de son pays, qui avait gagné l'estime universelle par ses efforts à revendiquer la liberté de la haute mer.

La nation qui déploie aujourd'hui tant de zèle pour faire prohiber la pêche du phoque en haute mer a, en 1832, affirmé avec le même zèle le droit pour ses citoyens non seulement de tuer les phoques sur la haute mer, mais encore de les débarquer et de les massacrer sur les côtes d'une nation amie. La Puissance qui reproche aujourd'hui au gouvernement de Sa Majesté d'être désobligeant parce qu'il refuse d'abolir une industrie dont la légitimité n'a jamais été mise en doute excepté par les Etats-Unis, et qui, il y a à peine quatre ans, a été sanctionnée par le plus haut tribunal international, n'a pas hésité, en 1832, alors que le navire de pêche américain *Harriett* avait été saisi pour avoir violé le territoire de la république de Buenos-Ayres, à débarquer des soldats à Soledad et à déclarer que les Américains auraient à l'avenir le droit de pêcher le phoque sur ces côtes, et que la capture d'un navire quelconque des Etats-Unis serait considérée comme un acte de piraterie.

Les côtes des îles Pribilov sont à l'heure qu'il est aussi inhabitées que l'étaient celles des îles Falkland et de Terra del Fuego il y a 50 ans, mais les citoyens britanniques n'ont jamais réclamé le droit d'y débarquer ou d'y tuer des phoques, comme l'ont fait les citoyens des Etats-Unis sur l'Atlantique du Sud sous la protection d'un vaisseau de guerre des Etats-Unis.

Les citoyens britanniques, et le gouvernement de Sa Majesté en leur nom, ont simplement réclamé le droit qu'a tout sujet d'un Etat libre de pêcher sur la haute mer ; cependant dans l'exercice de ce droit des sujets britanniques ont été dépouillés de leurs biens, condamnés à l'amende et emprisonnés, malgré les protestations du gouvernement de Sa Majesté. Et aujourd'hui le gouvernement de Sa Majesté, après avoir consenti, afin d'en venir à un arrangement à l'amiable avec les Etats-Unis, à soumettre à l'arbitrage sa prétention d'exercer un droit qui n'avait jamais été contesté auparavant, et à laisser aux arbitres à déterminer, une fois que ce droit aurait été reconnu, avec quelles restrictions il devait, dans l'intérêt des deux pays, continuer à être exercé, et après avoir toujours depuis scrupuleusement adhéré aux restrictions imposées, se voit, malgré ces concessions et ces sacrifices, accusé de désobligeance.

Lorsque la sentence arbitrale a été rendue elle a été bien accueillie aux Etats-Unis, parce que l'on croyait que les restrictions imposées étaient suffisantes pour rendre la pêche du phoque en haute mer peu profitable, et que les intérêts des concessionnaires des îles Pribilov ne seraient pas sérieusement affectés sous le nouveau régime.

Aussitôt que le gouvernement des Etats-Unis eût constaté que malgré la sévérité des règlements de pêche les citoyens britanniques n'en continuaient pas moins à pêcher le phoque en haute mer, il s'est mis à insister auprès du gouvernement de Sa Majesté sur la nécessité de reviser les règlements en question. Les arguments qui avaient été invoqués en vain devant le tribunal d'arbitrage furent réitérés. L'on prétendit que la pêche en haute mer était désastreuse et que l'extermination était imminente. Le gouvernement de Sa Majesté ne voulut pas consentir à ce que la sentence arbitrale fût mise de côté simplement parce que les sujets britanniques pouvaient encore, malgré les restrictions imposées, pêcher le phoque avec profit.

Voyant que les Etats-Unis ne voulaient pas démordre de leurs prétentions, le gouvernement de Sa Majesté, en 1896, chargea des naturalistes de faire des investigations, et il fut constaté que malgré

la forte pêche de 1895, le nombre des femelles reproductrices étaient au delà de deux fois plus élevé que le chiffre officiellement fixé en 1895. Le résultat de ces investigations, comme lord Salisbury le fait remarquer dans sa dépêche du 7 mai, a aussi été de démontrer que la pêche en haute mer est bien moins préjudiciable que le fait de tenir sur terre (comme le font les concessionnaires des îles) tous les mâles dont les peaux ont quelque valeur. Si, aujourd'hui, comme le prétend le professeur Jordan, il y a cinq fois moins de phoques qu'en 1872-74, c'est parce que dans le temps où les îles étaient sous le contrôle de la Russie l'on se contentait de prendre en moyenne 33,000 phoques tous les ans, tandis que dès le moment où les îles sont passées sous la domination des Etats-Unis l'on s'est mis à tuer au delà de trois fois plus de phoques chaque année, et si la pêche est maintenant plus faible que par le passé, c'est dû à ce que le nombre des mâles a diminué.

L'année dernière, pendant que le gouvernement des Etats-Unis pressait le gouvernement de Sa Majesté d'imposer de nouvelles restrictions relativement à la pêche en haute mer, les Américains ont trouvé le moyen de tuer sur les îles 30,000 phoques, dont 22,000, à ce que prétend le professeur Jordan (p. 21), étaient âgés de 3 ans, bien qu'à la page 17 il porte à 15,000 ou 20,000 le nombre total des mâles âgés de 3 ans sur les îles. Si ce massacre à outrance continue, il n'y a pas de doute que la race des phoques sera exterminée avant longtemps.

Voyons maintenant jusqu'à quel point les intérêts respectifs des sujets britanniques et des citoyens des Etats-Unis seraient affectés si de nouvelles restrictions étaient imposées.

Il a été déboursé par des citoyens britanniques un montant considérable pour équiper les navires qui sont actuellement employés à la pêche du phoque, et qui pourraient difficilement servir à autre chose. En outre, ceux qui montent ces navires ont acquis des aptitudes qui leur seraient parfaitement inutiles dans un autre métier. Quant aux citoyens des Etats-Unis qui font la pêche du phoque, ils exercent leur industrie sur terre et n'ont à débourser annuellement qu'une faible somme pour la subsistance des quelques sauvages qui demeurent sur les îles et dont la nourriture consiste surtout en chair de phoque, ainsi que pour le transport des peaux sur le marché. Donc, si la pêche du phoque était soumise à de nouvelles restrictions, les sujets britanniques s'en sentiraient beaucoup plus que les citoyens des Etats-Unis.

En outre, la pêche du phoque, telle que la font les sujets britanniques, est très aléatoire. Si les phoques se rencontrent en abondance et si le temps est favorable, l'on fera des profits considérables, pourvu que les prix soient élevés. Mais si le temps est mauvais et si les phoques sont timides et les prix bas, comme l'année dernière, l'on subira des pertes sérieuses. Ajouter à ces risques l'incertitude quant aux conditions dans lesquelles l'industrie de la pêche pourrait être exercée équivaudrait à une interdiction complète de poursuivre les opérations.

M. Sherman parle de la manière dont le gouvernement de Sa Majesté s'est soumis à la décision du tribunal d'arbitrage et a suivi ses recommandations, mais il y a dans son réquisitoire des omissions importantes et quelques inexactitudes sur lesquelles il est nécessaire d'attirer l'attention. Il commence par faire remarquer que le projet des règlements soumis au tribunal d'arbitrage contenait une disposition appliquant les règlements en question à toutes les eaux de l'océan Pacifique au nord du 35ème degré de latitude nord, et que lord Hannen s'opposa à cette disposition et proposa un amendement limitant la superficie à cette partie de l'océan et de la mer à l'est du 180ème méridien ; puis il cite quelques-unes des paroles que prononça le président du tribunal, mais il omet de dire que le président déclara que " quant à lui, il ne désirait rien faire qui pût être préjudiciable à la position de la Grande-Bretagne ou des États-Unis dans les négociations que les gouvernements de ces deux pays pourraient entamer plus tard avec la Russie et le Japon." M. Sherman omet aussi de dire que l'amendement fut unanimement agréé. Les collègues américains de lord Hannen partageaient donc son opinion sur ce sujet.

M. Sherman continue en ces termes : " Lorsque, conformément à la clause VII du traité de 1892, les gouvernements russe et japonais furent priés de donner leur adhésion aux règlements de pêche, ils répondirent qu'ils ne le feraient qu'en autant que les règlements en question seraient étendus aux eaux asiatiques, et le secrétaire Gresham ayant, au mois d'octobre 1893, attiré l'attention de l'ambassadeur britannique sur la chose, celui-ci déclara qu'il serait à propos qu'un traité fût conclu entre les quatre puissances pour la conservation, dans leur intérêt commun, des phoques à fourrures entre les deux continents et au nord du 35ème degré de latitude nord." Or, la note identique aux puissances maritimes demandant leur adhésion aux règlements ne fut expédiée que le 20 août 1894.

Dans une dépêche du 26 octobre 1893, sir J. Pauncefote rapporte comme suit une conversation qu'il avait eue avec M. Gresham :—

" Il (M. Gresham) profita de l'occasion pour me faire remarquer que les gouvernements russe et japonais insistaient probablement, comme condition de leur adhésion aux règlements de Paris, pour que la limite sud fixée à l'article 2 des règlements, savoir, le 35ème degré de latitude nord, fût étendue jusqu'à la côte japonaise, de façon à protéger les pêcheries russes et japonaises. M. Gresham exprima l'opinion qu'il ne serait pas équitable de rejeter cette demande ; je lui dis que la chose me paraissait plausible, mais que j'ignorais comment le gouvernement de Sa Majesté l'envisagerait. Si j'ai bien compris, M. Bayard a reçu instructions de conférer avec Votre Seigneurie à ce sujet."

La version de M. Sherman relativement à cette conversation ne s'accorde donc pas avec celle de sir J. Pauncefoote.

Quoi qu'il en soit, et quelles que soient les instructions qui aient été données à M. Bayard quant aux intérêts de la Russie et du Japon, l'ambassadeur des Etats-Unis ne se croyait évidemment pas appelé à attirer l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur la question, car sa note officielle du 20 novembre ne faisait aucune allusion à la chose, et cette note est la première qui ait été reçue de lui sur la question de la sentence arbitrale.

L'on n'a pu trouvé aucune note de M. Gresham en date du 22 janvier 1894 au sujet de la pêche du phoque, et la note du 24 janvier, dont M. Sherman veut peut-être parler, ne contient aucune

allusion à la question des pêcheries russes et japonaises, et aucune communication ne paraît avoir été transmise au gouvernement de Sa Majesté le 2 mai 1894, relativement à cette question. M. Sherman a été, selon toute apparence, mal renseigné sur ce qui s'est passé à ce sujet.

Le 11 mai 1894, M. Gresham, au cours d'une discussion sur la législation proposée par les gouvernements respectifs pour donner effet à la sentence arbitrale, suggéra qu'une conférence fût tenue entre les quatre puissances principalement intéressées, savoir : la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, la Russie et le Japon, pour en arriver à l'adoption de règlements applicables non seulement à la haute mer, mais de plus à la zone territoriale de chacune des puissances, et il proposa en même temps que dans l'intervalle le *modus vivendi* établi pendant l'arbitrage fût renouvelé et étendu à toute la superficie fixée par la sentence arbitrale. Ce *modus vivendi* aurait eu pour effet d'empêcher la pêche du côté est du Pacifique et de pousser tous les pêcheurs du côté ouest de l'océan vers les pêcheries russes et japonaises, que les Etats-Unis, d'après M. Sherman, étaient si anxieux de protéger. Cinq jours après, le 16 de mars, le gouvernement de Sa Majesté répondit qu'il n'était pas opposé à ce qu'une conférence fut tenue entre les quatre Puissances et qu'il était prêt à renouveler le *modus vivendi* aux mêmes conditions qu'auparavant, mais qu'il ne pouvait pas consentir à son extension. La chose en resta là.

Il est possible que M. Sherman voulait parler de la note de M. Gresham en date du 23 janvier 1895. A cette note, après communication avec le gouvernement du Canada, une réponse fut transmise le 17 de mai et fut reçue par le gouvernement des Etats-Unis, à ce que prétend M. Sherman, le 27 du même mois. Cette réponse, dans laquelle, d'après M. Sherman, il était dit "que les choses n'en étaient pas rendues à un point aussi sérieux que le Président avait été porté à le croire, et que la race des phoques n'était pas assez menacée pour que l'on se départit de la sentence arbitrale, à laquelle les deux nations s'étaient solennellement engagées de se conformer", contenait au long les raisons qui avaient induit le gouvernement de Sa Majesté à en agir comme il l'avait fait, et M. Sherman omit de dire que l'on proposa en même temps que des investigations fussent faites conjointement par les deux pays, la nécessité de ces investigations ayant été parfaitement établie par les résultats des études de l'année dernière. Si cette proposition du gouvernement de Sa Majesté avait été promptement agréée, l'on aurait su exactement à quoi s'en tenir sur la condition du troupeau des phoques dès la fin de l'année 1895 au lieu d'avoir à attendre jusqu'à la fin de l'année 1896.

Les raisons qui ont poussé le gouvernement de Sa Majesté à refuser de tenir une conférence mixte avec les trois Puissances intéressées à supprimer la pêche du phoque en haute mer, ont été exposées au long dans la correspondance, et il suffit de dire ici que depuis 1803 il existe un arrangement entre la Grande-Bretagne et la Russie relativement aux pêcheries dans lesquelles cette dernière Puissance a des intérêts, et que, comme les troupeaux de phoques, au dire de la plupart des naturalistes, ne s'entremêlent pas, l'on n'aurait rien gagné à tenir une conférence, d'autant plus que l'on n'avait alors qu'une connaissance incomplète des faits.

M. Sherman parle ensuite de l'attitude prise par feu lord Hannen et le gouvernement de Sa Majesté relativement à la seconde recommandation annexée à la sentence arbitrale, par laquelle l'on conseille de suspendre pendant une courte période de temps la pêche du phoque sur terre ou en haute mer. M. Sherman dit que M. Gresham donna instructions à M. Bayard, le 12 septembre 1893, de demander à la Grande-Bretagne de suivre cette recommandation, et que, le 13 septembre, M. Bayard fit savoir à son gouvernement qu'il avait fait connaître ses instructions au gouvernement britannique. M. Bayard n'a pas dû se faire bien comprendre, car la dépêche de lord Rosebery (13 septembre) à sir J. Pauncefote, dans laquelle est rapportée la conversation de Sa Seigneurie avec M. Bayard, ne parle que d'arrangements "pour donner effet à la sentence du tribunal d'arbitrage", et ne fait aucune allusion à la seconde recommandation annexée à la sentence arbitrale. Le 20 du même mois, M. Bayard fit part au gouvernement de Sa Majesté des nouvelles instructions qu'il avait reçues de son gouvernement relativement à la mise en vigueur de la sentence arbitrale, mais sans dire un mot de la recommandation en question. La première mention de la chose se trouve dans la note de M. Gresham à sir J. Pauncefote en date du 24 janvier 1894. Dans cette note, après avoir insisté pour que les règlements fussent mis en vigueur le plus tôt possible, M. Gresham ajoutait que "les Etats-Unis étaient prêts à prohiber la pêche du phoque pendant deux ou trois ans ou pendant un an, mais que si le gouvernement de Sa Majesté n'était pas disposé à adopter cette mesure, il ne restait aux deux gouvernements qu'à donner effet aux règlements établis par le tribunal d'arbitrage." En transmettant cette note, sir J. Pauncefote fit remarquer qu'il avait lu avec surprise ces paroles de M. Gresham, vu qu'elles ne concordaient pas avec ce qu'il avait dit précédemment sur le même sujet lors d'une entrevue qui avait eu lieu le 13 décembre, alors que, comme sir J. Pauncefote le fit savoir à son gouvernement dans une dépêche en date du 16 de ce mois, M. Gresham avait déclaré que "relativement à la seconde recommandation, concernant la cessation de la pêche du phoque sur terre et en haute mer, il était opposé à ce que la pêche fût prohibée durant la saison à venir. Pareille mesure provoquerait, croyait-il, de fortes protestations dans le pays, et de plus, il était important de constater quel avait été l'effet de la suppression de la pêche du phoque sur la mer de Behring pendant deux saisons consécutives." M. Sherman se trompe donc en disant que le gouvernement des Etats-Unis pressa le gouvernement de Sa Majesté d'adopter la seconde recommandation dès le moment où il en fut informé. En outre, le 24 janvier 1894, alors que la suggestion d'adopter la recommandation en question fut rejetée comme il vient d'être dit, il était trop tard, vu que la flotte de pêche s'était déjà mise en route. Le gouvernement de Sa Majesté ne négligea pas, cependant, comme le donne à entendre M. Sherman, de faire connaître sa décision, car dans sa réponse en date du 24 février il déclara qu'il était prêt à renouveler le *modus vivendi*. Mais cela ne rencontra pas les vues des Etats-Unis.

Les faits que rapporte M. Sherman au sujet de la ligne de conduite suivie par le gouvernement de Sa Majesté lorsqu'il s'est agi des mesures pour donner effet à la sentence arbitrale sont aussi incomplets. En attirant l'attention sur le retard apporté à ce sujet, il vient de dire que ce retard est

attribuable dans une certaine mesure au fait que les Etats-Unis voulaient absolument transférer les négociations à Londres, bien que toutes les discussions antérieures sur la question de la mer de Behring eussent eu lieu à Washington. Il ne dit pas non plus que le gouvernement des Etats-Unis insista longtemps pour que l'on mît les règlements en vigueur au moyen d'une convention au lieu de faire adopter une loi, chose à laquelle le gouvernement britannique ne pouvait pas consentir, car en Angleterre les traités restreignant ou affectant d'une manière quelconque les droits et les libertés du sujet doivent être ratifiés par des lois expresses. En outre, comme la question intéressait au plus haut degré les sujets de Sa Majesté en Canada, il fallut communiquer constamment avec le gouvernement fédéral.

L'acte du parlement britannique fut sanctionné par la Reine le 23 avril 1894, juste 17 jours après que l'acte du Congrès des Etats-Unis eût été adopté ; l'arrêté du conseil confiant les pouvoirs nécessaires aux officiers des Etats-Unis fut signé le 30 avril, et des instructions furent transmises le même jour aux officiers de la marine de Sa Majesté. M. Sherman se trompe donc en disant que "l'acte du parlement britannique à l'effet de mettre en vigueur les règlements ne fut adopté qu'au cours de 4 mois après l'ouverture de la saison de pêche, et que l'arrêté final du conseil (27 juin 1894) à ce sujet ne fut signé qu'au bout de 6 mois après que la flotte de pêche eût pris la mer au mépris de la sentence arbitrale". La loi fut adoptée à temps pour empêcher la pêche du phoque pendant le temps prohibé, et durant ce temps-là des arrangements furent faits avec les Etats-Unis relativement aux pavillons, etc., et c'était pour donner effet à ces arrangements que le second arrêté du conseil, savoir, celui du 27 juin, fut passé, plus d'un mois avant l'expiration du temps prohibé. Il est difficile de comprendre ce que M. Sherman entend en disant que "la flotte de pêche avait pris la mer au mépris de la sentence arbitrale", à moins qu'il ne veuille parler du départ de la flotte pour faire la pêche côtière, relativement à laquelle la sentence arbitrale n'apporte actuellement aucun changement.

Quant à la manière dont le gouvernement de Sa Majesté fait faire la patrouille, M. Chamberlain désire attirer l'attention sur le fait que la flotte de pêche au phoque se compose entièrement de petits voiliers. En 1894, 44 navires de cette catégorie ont pêché pendant le printemps et 27 sur la mer de Behring. En 1895 il y en a eu 52 qui ont pêché pendant le printemps et 59 sur la mer de Behring, et en 1896, le nombre des navires de pêche a été de 43 et 67 respectivement. Le service de patrouille est surtout destiné à empêcher les navires d'opérer dans le zone de 60 milles et de pêcher pendant le temps prohibé, et le gouvernement de Sa Majesté croit qu'un navire de guerre ou un garde-côte suffit pour surveiller 8 petites goélettes.

Le gouvernement de Sa Majesté envoie aussi 3 navires pour faire la patrouille du côté ouest du Pacifique afin de voir à ce que l'arrangement qui a été fait entre l'Angleterre et la Russie ne soit pas violé, et bien que les pêcheurs américains opèrent aussi dans ces parages et que les Etats-Unis soient liés par un arrangement semblable, aucun navire des Etats-Unis, que M. Chamberlain sache, n'a jamais fait la patrouille de ce côté de l'océan Pacifique. De fait, la Grande-Bretagne a tenu jusqu'ici des deux côtés du Pacifique 5 ou 6 navires de guerre, tandis que les Etats-Unis n'ont eu pour faire le service de patrouille que 5 ou 6 garde-côtes.

Si l'arrangement en vertu duquel les capitaines de navires pouvaient faire sceller leurs armes ne fut pas renouvelé, c'est parce que, comme M. Sherman le sait fort bien, il avait servi de prétexte aux officiers des Etats-Unis pour saisir deux vaisseaux britanniques. Le gouvernement de Sa Majesté offrit de faire inspecter les navires de pêche avant leur départ pour la mer de Behring et de leur faire délivrer par les autorités douanières des certificats attestant qu'il n'y avait pas d'armes à feu à bord. Le gouvernement des Etats-Unis refusa d'accepter ces certificats et insista pour que les navires de pêche britanniques fussent visités par un officier des Etats-Unis.

Le gouvernement des Etats-Unis ne pouvait sérieusement s'attendre que le gouvernement de Sa Majesté soumettrait ses officiers à une pareille humiliation. La sentence arbitrale, il ne faut pas l'oublier, est exécutée, en ce qui concerne les navires britanniques, en vertu d'une loi du parlement impérial, et le gouvernement de Sa Majesté a accepté le concours des officiers des Etats-Unis pour faire observer cette loi, mais il ne leur a pas conféré le droit de surveiller et de contrôler les actes des officiers de marine et de douane britanniques, et il fait plaisir de constater que malgré tous les abordages et toutes les visites auxquels la flotte de pêche britannique a été assujettie, pas un seul cas de violation des règlements relativement à l'usage d'armes à feu n'a pu être établi contre les pêcheurs à bord des navires britanniques.

M. Sherman se plaint ensuite que l'on n'ait pas inséré dans l'acte mettant en vigueur les règlements, la clause contenue dans l'acte adopté pour donner effet au *modus vivendi* de 1891, en vertu de laquelle il y avait présomption de culpabilité contre les navires ayant à bord des armes à feu, des engins de pêche, ou des peaux de phoques à des temps prohibés ou sur des eaux prohibées, et il s'ensuit, dit-il, "qu'il soit impossible dans beaucoup de cas de faire condamner les navires de pêche britanniques malgré de très fortes présomptions de culpabilité."

Le gouvernement de Sa Majesté aurait été bien obligé à M. Sherman s'il avait mentionné un ou deux de ces cas, vu que 10 navires britanniques seulement ont été saisis depuis 3 ans, c'est-à-dire depuis que l'acte est en vigueur. Sur ce nombre, deux furent saisis en 1894, non pas pour violation de la sentence arbitrale, mais parce qu'il y avait des armes non scellées à bord. Il n'y avait absolument aucune preuve que l'on s'était servi des armes, et l'amiral décida de ne pas pousser l'affaire plus loin. Un navire fut saisi l'année dernière par les Etats-Unis sous le prétexte qu'il y avait un trou de balle dans l'une des peaux ; mais l'on ne put trouver d'armes à bord, et le navire, après avoir été détenu quelques jours, fut relâché par ordre du commandant de la flotte des croiseurs américains. Il ne reste donc que 7 navires parmi ceux qui furent saisis dans le cours de ces trois années, et sur ce nombre il y en eut 4 qui furent confisqués ou dont les propriétaires furent condamnés à de fortes amendes. Les cas dont parle M. Sherman se réduisent par conséquent à trois, et voici ce qui en est : Un navire fut saisi parce que le capitaine n'avait pas inscrit dans son livre de loch pendant deux jours le nombre de

phoques pris ; la cour débouta le poursuivant de son action et le condamna au paiement des frais. Un autre navire fut saisi sous le prétexte que l'on s'était servi d'armes à feu à bord pour tuer des phoques sur la mer de Behring. Le capitaine de ce navire, qui arrivait de la côte du Japon, où l'usage d'armes à feu est permis, avait eu le soin en entrant dans la mer de Behring de faire compter ses armes et ses munitions par les officiers des Etats-Unis, à Attu, avant de se mettre à pêcher. Le navire en question ayant été visité subséquemment, l'on constata une différence dans la quantité des munitions et l'on découvrit sur une peau un trou ressemblant à un trou de balle.

Des explications satisfaisantes furent données, mais un procès n'en fut pas moins intenté, et naturellement le jugement fut en faveur de la défense. Quant au troisième navire qui fut saisi puis relâché, la preuve était encore moins forte. L'on prétend qu'une clause faisant de la possession d'engins de pêche une preuve *primâ facie* justifiant la saisie d'un navire aurait dû être insérée dans l'acte adopté en 1894 pour donner effet à la sentence arbitrale, parce qu'une disposition de ce genre se trouvait dans l'acte ratifiant le *modus vivendi* de 1891. Mais ce n'est pas du tout la même chose. En vertu du *modus vivendi*, la pêche du phoque était complètement défendue sur la mer de Behring. Si un navire avait été rencontré avec des engins de pêche dans les limites bien définies de la mer, sa présence aurait fait présumer qu'il était là dans un but illicite. Or, la sentence arbitrale défend la pêche sur toute l'étendue de l'océan Pacifique Nord à l'est du 180ème degré à partir du 1er de mai jusqu'au 1er d'août. Lorsque le temps prohibé est arrivé, les pêcheurs doivent gagner leurs ports respectifs en traversant sur un parcours de plusieurs centaines de milles la partie de la mer où la pêche est interdite, avec leurs armes et leurs peaux à bord. Avant que la saison de pêche ne s'ouvre sur la mer de Behring, ils doivent traverser de nouveau la même partie de la mer avec leurs engins à bord afin d'être prêts à commencer les opérations dès l'expiration du temps prohibé. Si la clause en question se trouvait dans l'acte adopté par le parlement britannique, tous les bâtiments pêcheurs pourraient être saisis simplement parce qu'il y aurait à bord des engins de pêche ou des peaux, ce qui serait évidemment injuste.

Même si la clause dont il s'agit avait été restreinte à la zone de 60 milles sur la mer de Behring, par suite des brumes et des courants qui règnent dans ces parages, au point que l'on ne peut voir le soleil pendant plusieurs jours de suite, il aurait été parfaitement injuste de présumer qu'un navire de pêche rencontré en dedans d'une ligne géographique qu'il n'aurait peut-être pas eu l'occasion de fixer se trouvait nécessairement là dans un but illicite.

M. Sherman prétend ensuite que les rapports transmis par les capitaines des navires de pêche britanniques au sujet du nombre et du sexe des phoques pris ne sont pas exacts, et il se plaint que le gouvernement de Sa Majesté ait refusé de consentir à ce que la pêche des navires britanniques fût inspectée dans les ports canadiens par des experts américains.

M. Sherman omet de dire que le gouvernement de Sa Majesté avait exprimé l'opinion que les résultats d'une pareille inspection dans le but de déterminer le sexe des phoques seraient très douteux, et que s'il est possible dans le cas des mâles âgés de 3 ans ou plus et des femelles qui ont mis bas, de déterminer le sexe avec plus ou moins d'exactitude par l'examen des peaux, il est impossible de le faire avec quelque degré de certitude en ce qui concerne les peaux des jeunes mâles ou femelles.

Les accusations de M. Sherman sont résumées dans les paragraphes de sa dépêche. Elles ont été réfutées en détail plus haut, et il a été démontré, en ce qui concerne le prétendu refus de la Grande-Bretagne d'étendre les règlements de Paris aux eaux asiatiques, que des règlements avaient été adoptées en 1893 d'après une entente entre le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement de la Russie, et que lorsqu'en 1895 la Russie se plaignit de l'insuffisance des règlements en question, le gouvernement de Sa Majesté s'empressa de faire des investigations sur la condition du troupeau de phoques fréquentant les îles russes ; ces investigations se poursuivent actuellement.

Relativement au refus du gouvernement de Sa Majesté de consentir à la suspension totale de la pêche du phoque pendant une certaine période de temps, il a été prouvé que la chose avait été tout d'abord désapprouvée par le gouvernement des Etats-Unis, et que lorsqu'on a soulevé de nouveau la question il était trop tard, bien que dans aucun cas le gouvernement de Sa Majesté n'eût consenti à adopter une mesure qui aurait entraîné la ruine d'une importante industrie britannique.

Au sujet du prétendu retard apporté lorsqu'il s'est agi de donner effet aux règlements, il a été établi que tous les règlements essentiels étaient en vigueur à la date fixée par le tribunal d'arbitrage.

Quant à la " négligence de faire faire le service de patrouille ", il a été démontré que le gouvernement de Sa Majesté tenait sur l'océan Pacifique un plus grand nombre de croiseurs que les Etats-Unis, et que le service de patrouille se faisait efficacement.

Il a été prouvé que la Grande-Bretagne ne s'était jamais opposée " aux mesures propres à empêcher l'usage d'armes à feu." La simple possession d'armes à feu n'est pas illégale. C'est l'usage d'armes de ce genre qui est prohibé ; mais il a été démontré que les navires britanniques se mettaient en route sans armes à feu à bord, qu'aucun cas de violation des règlements à cet égard n'avait été jusqu'ici constaté, et que le gouvernement de Sa Majesté s'était vu forcé de refuser de renouveler l'arrangement relatif à l'apposition des scellés sur les armes, parce qu'il avait servi de prétexte aux officiers des Etats-Unis pour opérer des saisies injustifiables.

Le gouvernement de Sa Majesté n'a pas omis de faire adopter la législation nécessaire pour assurer la condamnation des coupables, mais il n'a pas voulu que les innocents fussent inquiétés.

Il a refusé de présenter une loi autorisant l'inspection des peaux parce qu'il jugeait la chose inutile.

Il s'est strictement conformé à toutes les prescriptions de la sentence arbitrale, mais il lui a fallu protester constamment contre les tentatives faites par les Etats-Unis pour empêcher les sujets britanniques d'exercer une industrie licite.

Le fait que malgré cela les pêcheurs britanniques ont pu poursuivre les opérations avec succès a porté les Etats-Unis à insister pour que de nouvelles restrictions fussent imposées, sans égard pour l'objet que les arbitres avaient en vue et qui était de protéger les phoques dans l'intérêt des deux pays.

Le gouvernement de Sa Majesté n'a jamais soutenu que les règlements étaient parfaits, mais il a prétendu qu'on ne pouvait les reviser intelligemment qu'après avoir obtenu des renseignements précis quant à l'augmentation ou à la diminution dans le nombre des phoques, et que pour en arriver là il fallait des observations exactes couvrant une période de temps suffisante pour permettre d'éliminer les circonstances accidentelles. Aussitôt que les études voulues auront été complétées, le gouvernement britannique sera prêt à entamer la discussion de la question dans cet esprit d'impartialité et de conciliation avec lequel il a agi dans tout le cours de cette controverse.

Je demeure, etc.,

(Signé) EDWARD WINGFIELD.

PÊCHE DU PHOQUE EN HAUTE MER INTERDITE AUX CITOYENS DES ÉTATS-UNIS.

Il a été dernièrement adopté par le Congrès des Etats-Unis une loi défendant à tout citoyen des Etats-Unis et à toute personne tenue de se conformer aux lois ou aux traités des Etats-Unis, ainsi qu'à toute personne attachée à un navire des Etats-Unis ou se trouvant à bord d'un vaisseau de ce pays, de faire la pêche du phoque sur les eaux de l'océan Pacifique au nord du 35me degré de latitude nord, y compris la mer de Behring et la mer d'Okhotsk.

La loi en question ainsi que les règlements adoptés pour y donner effet se trouvent reproduits dans la circulaire suivante du département du Trésor :—

DÉPARTEMENT DU TRÉSOR, BUREAU DU SECRÉTAIRE,
WASHINGTON, D. C., 30 décembre 1897.

Aux percepteurs et aux autres officiers de la douane.

La loi suivante prohibant la pêche du phoque à fourrures sur les eaux de l'océan Pacifique du nord, et les règlements adoptés pour y donner effet, sont publiés pour l'information et la gouverne de tous les intéressés :

Le Sénat et la Chambre des Représentants en congrès réunis statuent ce qui suit :—

ART. 1. Il est interdit à tout citoyen des Etats-Unis et à toute personne tenue de se conformer aux lois ou aux traités des Etats-Unis, ainsi qu'à toute personne attachée à un navire des Etats-Unis ou se trouvant à bord d'un vaisseau de ce pays, de tuer ou de prendre des phoques à fourrures sur les eaux de l'océan du Pacifique au nord du 35ème degré de latitude nord, y compris la mer de Behring et la mer d'Okhotsk.

ART. 2. Il est défendu à tout citoyen des Etats-Unis et à toute personne tombant dans l'une des catégories mentionnées à l'article 1 d'armer ou d'employer, ou d'aider à armer ou à employer un navire pour faire la pêche du phoque à fourrure sur les eaux en question, ou de munitionner un bâtiment employé ou destiné à être employé pour pêcher le phoque sur les dites eaux, et aucun navire des Etats-Unis ne devra être ainsi employé.

ART. 3. Toute personne qui violera la présente loi ou les règlements adoptés pour y donner effet sera condamnée, pour chaque offense, à une amende de pas moins de $200 et de pas plus de $2,000, ou à un emprisonnement de pas plus de 6 mois, ou aux deux peines à la fois ; et tout navire surpris à violer la présente loi ou les règlements adoptés pour y donner effet, ainsi que ses apparaux, ses agrès et sa cargaison, seront confisqués au profit des Etats-Unis.

ART. 4. Lorsqu'un navire des Etats-Unis à bord duquel se trouveront des peaux de phoques, ou des corps de phoques, ou des choses du genre de celles dont l'on se sert pour pêcher le phoque, sera rencontré sur les eaux auxquelles le présent acte s'applique, il sera présumé que ce navire a été employé à pêcher le phoque ou qu'il a été fait usage de ces choses en violation de la présente loi jusqu'à ce que le contraire ait été prouvé à la satisfaction de la cour.

ART. 5. Toute poursuite pour violation de la présente loi ou des règlements adoptés pour y donner effet pourra être intentée soit devant la cour de district d'Alaska ou devant une des cours de district des Etats de Californie, d'Orégon ou de Washington.

ART. 6. La présente loi n'affectera pas les privilèges conférés aux sauvages demeurant sur la côte des Etats-Unis par l'article 6 de l'acte du 6 avril 1894, mais les limitations prescrites dans le dit acte resteront en pleine vigueur.

ART. 7. La présente loi n'affectera pas non plus la pêche du phoque à fourrure sur les îles Pribilof ni les statuts des Etats-Unis s'y rattachant.

ART. 8. Tout officier de la marine des États-Unis et tout officier dûment désigné par le président pourront visiter tout navire des États-Unis dont l'équipage sera soupçonné d'avoir violé ou d'avoir l'intention de violer les dispositions de la présente loi, et pourront saisir ce navire et le conduire avec son équipage au port le plus accessible des États et du territoire mentionnés à l'article 5 de la présente loi.

ART. 9. L'importation dans les États-Unis de peaux de phoques à fourrures pris sur les eaux mentionnées dans la présente loi, qu'elles soient crues, apprêtées, teintes ou manufacturées, est par

les présentes prohibée, et toutes peaux de phoques importées après la mise en vigueur de la présente loi seront saisies et détruites par les officiers de douane des États-Unis.

Art. 10. Le président est autorisé à faire tous les règlements nécessaires pour donner effet à la présente loi.

Approuvé 29 décembre 1897.

Règlements.

1. Aucunes peaux de phoques à fourrures, qu'elles soient crues, apprêtées, teintes ou autrement manufacturées, ne pourront être entrées dans les États-Unis à moins que la facture en soit accompagnée d'un certificat signé par le consul des États-Unis au lieu d'exportation et attestant que les peaux ne proviennent pas de phoques tués sur les eaux mentionnées dans la dite loi, ce certificat devant aussi spécifier en détail l'endroit où les phoques ont été pris, si c'est sur terre ou en haute mer, ainsi que le nom de la personne de qui les peaux ont été achetées, la date de leur achat et le numéro de chaque lot. Les consuls devront exiger une preuve satisfaisante de la vérité de ces faits sous serment ou autrement avant de délivrer un certificat.

Aucunes peaux de phoques à fourrures crues, apprêtées, teintes ou autrement manufacturées ne pourront être entrées dans le pays comme partie des effets personnels d'un passager à moins d'être accompagnées d'une facture certifié par le consul comme susdit. Toutes peaux de phoques à fourrures, qu'elles soient crues, apprêtées, teintes ou autrement manufacturées, dont les factures ne seront pas accompagnées du certificat ci-dessus prescrit, seront saisies par le percepteur de la douane et détruites conformément à l'article 9 de la loi du 29 décembre 1897.

2. Tout article manufacturé en tout ou en partie avec des peaux de phoques à fourrures, dont la facture sera présentée comme susdit à un consul, devra porter une étiquette indiquant le nom du manufacturier et l'endroit où l'article a été manufacturé, et être accompagné d'une déposition du manufacturier attestant que la peau ou les peaux qui entrent dans la fabrication du dit article ne provenaient pas de phoques tuées sur les eaux mentionnées dans la dite loi, et spécifiant en détail l'endroit où les phoques ont été pris, le nom de la personne de qui les peaux ont été achetées, la date de leur achat et le numéro de chaque lot.

3. Toutes les fois qu'une demande sera faite à un consul pour un certificat en vertu des présents règlements, la facture et les preuves d'origine présentées par l'exportateur devront être soumises à l'agent de la Trésorerie désigné pour prendre les renseignements voulus en pareil cas, et le consul ne certifiera aucune facture avant que l'agent ait fait son rapport.

4. Les bordures de tous articles manufacturés en tout ou en partie avec des peaux de phoques à fourrures et importés dans les Etats-Unis devront être arrangées de manière à ce que la peau ou les peaux se trouvant en-dessous puissent être examinées.

5. Toutes peaux de phoques à fourrures, qu'elles soient crues, apprêtées, teintes ou autrement manufacturées en tout ou en partie, et qu'elles soient importées comme marchandises ou comme effets d'un passager, devront être envoyées aux entrepôts publics pour y être examinées et inspectées avec soin afin d'empêcher que la loi ne soit éludée.

6. Tout vêtement fait en tout ou en partie avec des peaux de phoques à fourrures et sorti de ce pays pourra être rentré sur présentation d'un certificat de propriété signé par le percepteur de la douane au port de partance, lequel certificat sera obtenu par le propriétaire du vêtement en offrant au percepteur d'inspecter le vêtement en question avant de quitter ce pays.

7. Rien de contenu dans les présents règlements n'affectera le droit des officiers de la douane d'inspecter et de saisir toutes peaux de phoques à fourrures ainsi que tous vêtements importés en violation de la dite loi.

Approuvé — L. J. GAGE, *secrétaire de la Trésorerie.*

WILLIAM McKINLEY.

COMMISSION CHARGÉE D'ADJUGER SUR LES RÉCLAMATIONS AUXQUELLES ONT DONNÉ LIEU LES SAISIES OPÉRÉES SUR LA MER DE BEHRING.

Dans mon dernier rapport, après avoir parlé de l'objet et du personnel de cette commission, je disais qu'il avait été convenu que les arguments par écrit des avocats des deux pays et la réplique des avocats de la Grande-Bretagne seraient produits à temps pour permettre de tenir une séance à Montréal le 16 juin de cette année.

L'on se réunit donc à Montréal à cette date-là, et la journée fut employée à interroger quelques témoins qui avaient été assignés par les États-Unis.

Il fut ensuite décidé que l'on entendrait les discours des avocats à Halifax. La commission s'assembla à ce dernier endroit le 25 d'août; les plaidoiries commencèrent ce jour là et se terminèrent le 29 de septembre.

Les commissaires tinrent leur dernière séance à Boston dans le cours de décembre 1897, et déterminèrent le montant que les États-Unis devaient payer à la Grande-Bretagne pour indemniser les propriétaires, capitaines, officiers et équipages des

différents navires; l'intérêt fut alloué au taux de 6 pour 100, qui était le taux statutaire à Victoria, C.-B., pendant la période de temps qu'ont duré les négociations. Voici quelles sont les indemnités qui ont été accordées :—

—	Dommages.	Intérêt.	Indemnité totale.
Réclamations des propriétaires de navires.	$ c.	$ c.	$ c.
Carolena	13,341 72	9,020 71	22,362 43
Thornton	13,521 10	9,142 53	22,663 63
Onward	9,376 00	6,339 74	15,715 74
Favourite	3,202 00	2,165 08	5,367 08
Anna Beck	21,692 50	13,366 19	35,058 69
W. P. Sayward	12,537 50	7,725 22	20,262 72
Dolphin	31,484 00	19,399 38	50,883 38
Grace	26,213 50	16,125 67	42,339 17
Alfred Adams	10,124 00	6,238 07	16,362 07
Ada	20,902 69	12,880 01	33,782 70
Triumph	1,750 00	1,078 29	2,828 29
Juanita	11,493 00	5,702 44	17,195 44
Pathfinder	13,796 00	6,845 12	20,641 12
Black Diamond	15,173 00	7,528 32	22,701 32
Triumph	15,450 00	7,665 77	23,115 77
Lily	11,739 00	5,832 48	17,571 48
Ariel	4,950 00	2,456 03	7,406 03
Kate	3,050 00	1,513 31	4,563 31
Minnie	8,460 00	4,197 57	12,657 57
Pathfinder	800 00	370 67	1,170 67
Winnifred	3,283 05	1,061 52	4,344 57
Henrietta	9,599 85	2,421 19	12,021 04
Oscar et Hattie	2,250 00	715 05	2,965 05
Totaux	264,188 91	149,790 36	413,979 27
Réclamations personnelles des capitaines et des seconds.			
Daniel Munroe	3,000 00	2,028 50	5,028 50
John Margotich	2,500 00	1,690 42	4,190 42
Hans Guttormsen	3,000 00	2,028 50	5,028 50
Harry Norman	2,500 00	1,690 42	4,190 42
James Ogilvie	3,000 00	2,028 50	5,028 50
James Blake	2,500 00	1,690 42	4,190 42
J. D. Warren	2,000 00	1,232 33	3,232 33
John Reilly	1,500 00	924 25	2,424 25
George R. Ferey	2,000 00	1,232 33	3,232 33
A. D. Laing	1,500 00	924 25	2,424 25
Louis Olsen	2,000 00	1,232 33	3,232 33
M. Keefe	1,500 00	924 25	2,424 25
W. Petit	2,000 00	1,232 33	3,232 33
C. A Lundberg	1,000 00	616 17	1,616 17
Totaux	30,000 00	19,475 00	49,475 00
Grands totaux	294,188 91	169,265 36	463,454 27

Il est à remarquer qu'en rapport avec les réclamations des propriétaires de navires, la répartition a été faite comme suit: dommages, $264,188.91 ; intérêt, $149,790.36 ; indemnité totale, $413,979.27 , et en rapport avec les reclamations personnelles des capitaines et des seconds, la répartition est : dommages, $30,000.00 ; intérêt, $19,475.00 ; indemnité totale, $49,475.00.

Le montant total des dommages accordés est, en conséquence :—

	Dommages.	Intérêt.	Indemnité totale.
Propriétaires de navires	$254,188 91	$149,790 36	$413,979 27
Réclamations personnelles	30,000 00	19,475 00	49,475 00
Totaux	$294,188 91	$169,265 36	$463,454 26

Il faut cependant ajouter à cela les indemnités provisoires accordées aux propriétaires de la goélette *Black Diamond* et au capitaine James Gaudin :—

	Dommages.	Intérêt.	Indemnité.
Black Diamond...............	$5,000 00	$3,075 00	$8,075 00
Capitaine Gaudin............	1,000 00	616 17	1,616 17
	$6,000, 00	$3,691 17	$9,691 17

Ce qui porte le total à $473,145.44.

Par suite de l'absence du pays des personnes intéressées, ces dernières réclamations ne furent pas produites au moment de la préparation de l'état soumis au tribunal d'arbitrage, et comme une motion pour les rejeter avait été faite par les avocats des Etats-Unis devant les commissaires, la question fut réservée.

Mais les parties au traité ayant déclaré qu'elles tenaient à ce que l'on adjugeât sur toutes les réclamations, bien que les commissaires aient finalement rejeté ces réclamations particulières parce qu'elles n'étaient pas de leur ressort, d'après les stipulations strictes de la convention, ils firent, à la demande des négociateurs des deux gouvernements, un rapport séparé fixant les dommages-intérêts aux chiffres ci-dessus indiqués.

Mon rapport sur la question de la mer de Behring pour 1895 contient une liste et un résumé des réclamations telles que soumises au gouvernement des Etats-Unis dans la correspondance diplomatique.

NAVIRES BRITANNIQUES SAISIS PAR LES AUTORITÉS RUSSES—" WILLIE McGOWAN" ET " ARIEL."

Dans mon rapport pour 1893, p. CIV, sous le titre " Pêche du phoque en haute mer", je parle des goélettes canadiennes qui avaient été saisies par les autorités russes en 1892, et je donne le texte de la décision de la commission nommée par le gouvernement impérial russe pour s'enquérir des faits dans chaque cas.

Parmi les navires saisis, se trouvaient les goélettes *Willie McGowan* et l'*Ariel*, relativement auxquelles les commissaires décidèrent que les saisies n'étaient pas régulières, tout en maintenant les autres saisies, au nombre de sept environ.

Le gouvernement russe offrit $40,078.75 comme indemnité pour la saisie de ces deux navires, offre qui fut acceptée par le gouvernement de sa Majesté et celui du Canada en règlement final des réclamations produites par les propriétaires du *Willie McGowan* et de l'*Ariel*.

Respectueusement soumis,

R. N. VENNING.

Ottawa, 31 décembre 1897.

ANNEXE No 14.

LISTE des employés des pêcheries du Canada revisée jusqu'au mois de décembre 1897.

NOTE.—Les noms en *italiques* sont ceux d'employés ne recevant pas d'appointements. (Of.) signifie officier, (S.) surveillant, (I.) inspecteur, (G.) gardien et (Agt.) agent.

PROVINCE D'ONTARIO.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Sheppard, O. B.....(I)..	Toronto..........	Province d'Ontario.
Dunn, capit. E..........	Owen-Sound......	Ayant juridiction sur la baie Georgienne et les grands lacs.
Pearson, capit. Geo. Wm.	do	do toute la province d'Ontario.
Kyle, Morrison..........	Portage-du-Rat. ..	Lac des Bois et autres eaux du district de la riv. La Pluie.
Cross, J. W..........	Port-Arthur.....	Tout le district d'Algoma.
Pim, Chas. Jas.........	Ile au Caribou.....	Lac Supérieur, autour de l'île au Caribou.
Elliott, Thos. H........	Saut-Sainte-Marie.	Dep. Otter-Head, lac Supérieur, j. l. riv. des Français, Algoma
Macdonald, J. K......	Toronto.......	Lac Kagawong, île Manitouline.
Boyd N. M.............	Kagawong........	do do
Lamorandière P. R. de..	Killarney.........	Baie Georgienne, depuis Courant jusq. la riv. des Français.
Barron, Ed., jeune.......	Riv. des Français..	do do Killarney jusqu'à Byng-Inlet.
Lamondin, Joseph.......	Byng-Inlet.......	do do l'île Gladstone jusq. Sophia-Rock.
Huff, Thomas W.........	Ile de Jones.....	do partie du havre de Parry-Sound.
White, C. L.............	Snug-Harbour....	do alentours de la pointe au Baril.
Columbus, Chris.........	Penetanguishene..	Partie du township Murray, district de Muskoka.
Smith, Frank J.........	Midland..........	Baie Georgienne, dep. la riv. des Français jusq. la pte Marks.
		do dep. la pointe Marks jusq. la pte Boucher.
Marchildon, Thos.....	Lafontaine........	do aut. des îles du Chrétien, Hope et Beckwith.
Edmonstone, Robt	Ballaclava........	do depuis Allanwood jusqu'à la baie Colpoy.
Lennox, Isaac.........	Wiarton	do do la baie Colpoy jusqu'au cap Hurd.
Boyd, W. S............	Keppel-North.....	do alentours de l'île Griffith.
Briggs, Chas...........	Paisley.........	Lac Huron, dep. le cap Hurd jusq. Southampton, inclusivem.
Ball, H. W.............	Goderich.........	do dep. Southampton jusqu'à Goderich, do
Quarry, H. B	Parkhill.........	do dep. Goderich jusqu'à la pointe Bleue.
Pollock, J. C............	Forest	do et riv. St-Clair, dep la pte Bleue jusq. la pte Baby.
Raymond, C. W........	Baie de Mitchell..	Lac Saint-Clair, depuis le Petit-Lac jusqu'à sa tête.
Boismier, Joseph......	Sandwich	do do Dover-est jusqu'à l'embouchure de la rivière Détroit, et de là jusqu'à sa sortie.
Stewart, John.........	Ile de la Pte-Pelée.	Lac Erié, autour de l'île de la Point-Pelée et des îles voisines.
Bartlett, Horace H ...	North-Harbour Id.	do de North-Harbour et des îles Middle-Sister.
Lamarche, Peter........	Wheatley	Lac Erié, en face du comté d'Essex.
Malott, E. A............	Kingsville	do do do
Laird, Jas. K	Blenheim.........	do do de Kent et cours d'eau intérieurs.
Freeland, Wm..........	Saint-Thomas.....	do do d'Elgin.
Sharp, David..........	Port-Ryerse.......	do en face des comtés de Norfolk, Haldimand, jusqu'à Cayuga-sud.
Couper, Archibald....	Dunnville	do depuis Cayuga-sud jusqu'à la baie Moulton, et la Grande-Rivière depuis l'embouchure jusqu'aux lignes de division, townships de Canborough et Cayuga-nord.
Farrell, John.........	Cayuga	Grande-Rivière, dep. Cayuga-nord jusq. Brantford-nord, incl.
Kerr, Fred.............	Hamilton	Ayant juridiction sur tout l'Ontario, mais le quartier proprement dit comprend le lac Ontario, dep. Burlington Beach jusq. la rivière Niagara, et le lac Erié jusqu'à Low-Banks.
Sargent, Wm.........	Bronte...........	Lac Ontario, depuis Burlington-Beach jusqu'à Port-Crédit.
Stobo, Isaac.........	Scarboro'	do en face du comté d'York.
Hall, Thos	Lloydtown......	Lac Hall, comté d'York.
Freeman, Sylvanus....	Brighton..........	Lac Ontario, en face des comtés de Northumberland et Durham, et leurs tributaires.
Gilchrist, Chas.........	Port-Hope........	Lac du Riz, dans la circonscription élect. de Northumberland-Ouest, sur les rivières Trent et Keene et leurs tributaires.

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Perry, Chas.	Port-Whitby	Lac Ontario, en face du comté d'Ontario-Sud.
Clarke, W. P	Belleville	Baie de Quinté, depuis Deseronto jusqu'aux sources de la dite baie dans le towns. de Murray, ainsi que la part. de la riv. Trent baig. les comtés de Northumberland et de Hastings.
Redmond, Joseph, jeune.	Picton	Lac Ontario, en face du comté de Prince-Edouard.
Sills, E. H	Napanee	do comtés de Lennox et Addington, et la partie supérieure de l'île Amherst.
Finkle, R. R	Bath	Lac Ontario, en face du township Earnestown, dans Lennox et Addington, et la partie inférieure ds l'île Amherst.
Crosby, A. H.	Belleville	Source de la baie de Quinté, depuis l'île des Trois-Frères, près Kingston, jusqu'à Trenton.
Vanass, Philip	Ile de Wolfe	Lac Ontario, autour des îles Wolfe, Horse-shoe et au Pigeon.
Ward, Wm	Toronto	Les eaux environnant l'île de Toronto, y compris les baies de Toronto et d'Ashbridge et la rivière Don.
Purdy, John	Kingston	Lac Ontario, en face des townships de Pittsburg et Kingston, comté de Frontenac.
Craig, Wm. (G).	Glenburnie	Township de Storrington, comté de Frontenac.
Cox, John	Ile de Howe	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent, autour de l'île Howe.
Acton, Nassau	Gananoque	Fleuve St-Laurent dep. l'île Wolfe jusq. phare Jack Straw, îles de l'Amirauté, aussi, partie de la rivière Gananoque.
Davis, John H	Gananoque	Fl. St-Laur.; d. Pte du Shérif j. la tête de l'île du Grenadier.
Poole, Robt.	Poole's-Resort	do de Rockport à Prescott.
Mooney, John	Maitland.	do de Brockville à Cornwall.
Miron, Olivier	Alfred	Rivière Nation du Sud, comté de Prescott.
Boucher, W. W	Ottawa	Rivière Ottawa et ses tributaires, d'Ottawa au township de Fitzroy, comté de Carleton.
Riddle, Matthew	Mohr's-Corners	Rivière Ottawa, de Fitzroy à McNab, y compris le lac des Chats.
Hicks, H	Arnprior	Rivière Ottawa, de McNab à Horton et lac des Chats..
Richardson, C. S	Sturgeon-Falls	Lacs Nipissingue, à l'Esturgeon, rivière Mattawa, rivière des Français et ses tributaires.
Bastedo, David E	Bracebridge	Townships de Macaulay, McLean, Ridout, d. le comté d'Ont.-Nord, et Franklin, Bennett et Stephenson dans Muskoka.
Castle, Henry.	Gravenhurst	Lacs Muskoka, Skeleton, Rousseau et Joseph.
Green, Jediah	Stirling	Townships de Huntingdon, Hungerford, Sydney, Thurlow et Tyendinaga, comté de Hastings.
Steele, George R	Lac Lorimer	Townships de Parry-Sound de Cowper, Foley, Christie, McDougall, McKellar, Ferguson, Carling, Shawanaga, Burpee, Hagerman, Harrison, Burton et Mackenzie.
Forsyth, Edmund	Loring	Townships de Walbridge, Brown, Wilson's-Mills, Mowat, Blair, McKonkey et Hardy, dans Parry-Sound.
Lockhart, Wm	Denville	Townships de Croft, Chapman, Strong, Joly, Laurier, Machar, Lount, Ferrie, Mills, Pringle, Gurd et Himsworth, dans Parry-Sound.
Clarke, Geo	Orillia	Lacs Simcoe et Couchiching, aussi rivières Severn et Holland.
McDermott, Wm.	Beeton	Division sud du comté de Simcoe.
McFayden, H	Durham	Les sources de la rivière Saugeen et ses tributaires.
....	....	Bras nord de la rivière Sydenham, depuis sa jonction avec la branche principale jusqu'à ses sources.
McQueen, Tim	Chatham	Rivière Thames, de son embouchure à Lewisville.
Crotty, John	Bothwell	do de Lewisville à Wardsville.
McCann, Peter	London	do de Wardsville à London.
Croome, W. P	Mount-Vernon	Grande-Rivière et ses tributaires, de Brantford en montant.
....	....	Division nord du comté de Wellington.
Coleman, David	Alton	Tout le comté de Cardwell.
Hughson, Andrew	Orangeville	Rivière Crédit et ses tributaires, dans les comtés de Dufferin et Peel.
Veal, John	Nestleton	Rive est du lac Scugog, vers le sud, y compris le côté est de l'île Scugog, dans le township de Reach, comté d'Ontario, et les eaux en face du township de Cartwright, dans le comté de Durham.
Blakely, Alex	Port-Crédit	Riv. Crédit de Norval à son embouch., dans le comté de Peel.
Bowerman, John	Port-Perry	Rive ouest du lac Scugog à partir de l'île Washburn, y comp. le côté ouest de l'île Scugog, dans le township de Reach.
Bradshaw, Arch	Lindsay	Eaux intérieures du township d'Ops, comté de Victoria.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Bowen, J. C.	Marmora	Townships de Marmora, Madoc, Elzever, Rawdon, et Belmont.
Fitzgerald, Geo. W.	Lakefield	Le comté de Peterborough, dans les lim. des towns. d'Harvey, Burleigh, Dummer, Douro, Smith et Ennismore, aussi rivière Otonabi, de Peterborough au lac du Riz.
Breeze, David	Peterborough	Rivière Otonabi, de Peterborough au lac du Riz, comté de Peterborough.
Gainforth, Wm.	Haliburton	Riv. Gull et Burnt et tributaires, avec les lac Drag, Eagle, Moose, Redstone et Crooked, dans Peterborough.
Sweet, B. H.	Bancroft	Eaux intérieures du comté de Hastings situées au nord des townships des lacs Tudor et Grimsthorpe.
Purcell, H. R.	Enterprise	Townships de Camden, Portland, Lougboro', Sheffield et Kennebec, dans Addington.
Stalker, Jas.	Plevna	Townships de Palmerston, Clarendon, Canonto-Nord, Canonto-Sud et Miller, dans Addington.
Lake George	Tichbourne	Cette partie de Frontenac au nord du lac Loughboro'.
Flood, Ant. J.	Delta	Lac Beverly, en haut et en bas, et lacs Wiltse et de la Vase, dans Leeds, et tributaires des lacs Morton, Lyndhurst et Griffin, dans le comté de Leeds.
Moorehead, John	Longue-Pointe	De Lyndhurst à la ligne de division, entre Leeds et Lansdowne, dans le comté de Leeds.
Greer, Jas	Outlet	Rivière Gananoque depuis Marble-Rock jusqu'au township de Lansdowne, comté de Leeds.
Bullis, S. Y.	Athens	Lac Charleston, dans le comté de Leeds.
Jeacle, George	Westport	Lacs Rideau, Rideau supérieur, Openicon, Otty, et lacs voisins, comté de Leeds.
Ross, Jas. H. (G).	Smith's-Falls.	Rivière Rideau, des rapides de Burritt à Smith's-Falls.
Deacon, Eph.	Bolingbroke	Rivière Tay et tributaires et rivière Fall-Bay, dans Lanark.
Campbell, R. O.	Rapides de Burritt	Riv. Rideau et tributaires, d'Ottawa aux rapides de Burritt, y compris rivière Jock, dans Carleton.
McCuaig, R. C. W.	Ottawa	Province d'Ontario.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Hon. Peter Mitchell (I.).	Montréal	Province de Québec et provinces maritimes.
Lavoie, Nap. (Of.).	L'Islet	Bas du fleuve Saiut-Laurent et golfe.
Gregory, J. U. (Agt.).	Québec	Ayant jurisdiction dans toute la province de Québec.
Smith, Joseph	Cedar-Hall	Lac et rivière Métapédia, dans le comté de Bonaventure.
Brown, Chas.	Escuminac	Riv. Ristigouche et tributaires, dans les comtés de Ristigouche et Victoria, N.-B., et Rimouski et Bonaventure, P.Q.
Green, Jas	Magnasha	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Maguasha jusqu'à la Grande-Cascapédia.
Forest, George	Riv. Bonaventure.	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis la Grande-Cascapédia jusqu'à Paspébiac.
Chapados, F. X.	L'Anse au Gascon.	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Paspébiac jusqu'à la Pointe au Maquereau.
Keays, John	Pabos	Comté de Gaspé, dep. Pte au Macquer. jusq. coin de la Grève.
Langlois, Walter	Douglastown	do depuis le coin de la Grève jusq. Cap Rosier.
Aspireau, Moïse	Griffin Cove.	do dep. la Cap Rosier jusq. la Pte Renommée.
Chevrier, J. A.	Amherst, I. M.	Golfe Saint-Laurent, autour des îles de la Madeleine.
*Joncas, P. L.	Havre aux Maisons, îles de la Madel.	Iles de la Madeleine, excepté les îles Amherst et de l'Entrée.
Letourneau, Louis	Montlouis	Fleuve Saint-Laurent, comté de Gaspé, depuis la Pointe Renommée jusqu'au township de Duchesnay.
Bouchard, Didace	Sainte-Anne-des Monts.	Fleuve Saint-Laurent, comté de Gaspé, paroisses de Duchesnay, Christie, Tourelle et Cap-Chatte.
Morin, Fabien	Sainte-Félicité	Fleuve St-Laurent, comté de Rimouski, depuis Cap-Chatte jusqu'à la rivière Blanche, y compris la rivière Matane.
Thériault, Edouard	Rimouski	Fleuve Saint-Laurent, comté de Rimouski.
Lavoie, Zéphirin	Saint-Anaclet.	Fleuve Saint-Laurent, comté de Rimouski.
Levesque, Nap.	Ile Verte	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Témiscouata.

* Percepteur de la douane ; s'occupe spécialement de tout ce qui concerne les primes de pêche.

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Sirois, George	Kamouraska	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Kamouraska, jusqu'à la pointe à la Loupe, comté de Témiscouata.
Gagnon, Ephrem	St-Michel de Bellechasse.	Fleuve Saint-Laurent, en face des comtés de L'Islet, Montmagny, Bellechasse et Lévis.
Huot, L. P.	St-Roch de Québec	Fleuve Saint-Laurent, autour de l'île d'Orléans.
Bhéreur, U	Malbaie	*Côte nord* du fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Charlevoix.
		Lacs en arrières de la Malbaie et de la Baie Saint-Paul.
Catellier, L. N	Tadoussac	Les eaux des comtés de Chicoutimi et Saguenay.
Comeau, N. A	Godbout	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis Manicouagan jusqu'à la Baie des Rochers (*Division de Godbout*).
Mignault, T	Montmagny	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Baie des Rochers jusqu'à Pointe Saint-Charles (*Div. de Moisie*).
Duberger, Geo	Pointe-à-Pic, Charlevoix.	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la riv. Sheldrake jusqu'à la Pointe des Esquimaux (*Div. de Mingan*).
Gaudin, Geo	Anse-du-Cap, Gaspé.	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Pointe des Esquimaux jusqu'à la *rivière Natashquan.*
Legouvie, John (G.)	Anse-aux-Huîtres, Gaspé.	Golfe St-Laurent, comté de Saguenay et s'étendant depuis le Cap Whittle jusq. Checatica (*Division de St-Augustin*).
Whitely, W. H	Saint-Jean, Terreneuve.	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis Chécatica jusqu'à Blancs Sablons (*Division de Bonne-Espérance*).
Lemay, David	New-Ireland	Lacs de la Truite, William, Black, Saint-Joseph et le comté de Mégantic.
McCaw, John	Sherkrooke	Lacs dans les comtés de Sherbrooke et Stanstead, aussi les lacs Brompton et Aylmer, dans les comtés de Richmond et Wolfe.
Dupuy, Louis	do	Comtés de Richmond et Wolfe.
McLeod, Allan	Echo-Vale	Environ 10 milles des eaux des lacs Mégantic et Spider, avec les tributaires dans le comté de Compton.
Carr, Guy	Stat. de Compton.	Comté de Compton et lac Massawippi, et les tributaires dans le comté de Stanstead.
Boynton, Chas. G	Georgeville	Le côté est du lac Memphremagog, dans le comté de Stanstead.
Ball, Hugel	Tuck's-Landing	Le côté ouest du lac Memphremagog, dans le comté de Brome.
Phelps, Sylvester E. W.	Bolton-Centre	Township de Bolton, est et ouest, dans le comté de Brome.
Sturtevant, Sydney	Knowlton	Lac Brome, dans le comté de Brome.
Manson, Jeremiah M.	Potton	Township de Potton, dans le comté de Brome.
Needham, Ernest E.	Bolton-Glen	Township est et ouest de Bolton, dans le comté de Brome.
Luke, P. E	Philipsburg	Baie Missisquoi et riv. au Brochet, dans le comté de Missisquoi,
Levêque, Pierre	Grande-Ligne	Rivière Richelieu, depuis Saint-Jean jusqu'au lac Champlain.
Dion, J. O	Chambly-Canton	Rivière Richelieu, depuis Sorel jusqu'au village Richelieu.
DeWitt, Henry	Châteauguay	Lac Saint-Louis, à l'ouest et à partir de l'emb. de la rivière Châteauguay, y compris la dite riv. jusq. la ville de Châteauguay en allant jusq. la limite ouest de Beauharnois.
Barrette, Honoré	do	Fleuve Saint-Laurent, comté de Châteauguay, à l'ouest de l'embouchure de la rivière Châteauguay.
Reid, Zotique	Sainte-Philomène	Eaux intérieures du comté de Châteauguay, sauf cette partie de la rivière Châteauguay depuis la ville de Châteauguay jusqu'à son embouchure.
Riendeau, Joseph	Place Jacques Cartier, Montréal.	Fleuve Saint-Laurent, de la limite sud de Huntingdon à Trois-Rivières.
Morris, John	Saint-Lambert	Fleuve Saint-Laurent, les comtés de Chambly et Laprairie et la cité de Montréal.
Robitaille, Chas	Saint-Sulpice	Fleuve Saint-Laurent, les comtés de L'Assomption et de Verchères, y compris les eaux intérieures.
McMillan, John D.	Dundee	Cette partie du fleuve Saint-Laurent connue sous le nom de lac Saint-François, en face du comté de Huntington, y compris les eaux intérieures.
Mongeau, Paul	Sorel	Feuve Saint-Laurent, en face du comté de Richelieu.
		Lac Saint-Pierre, comté d'Yamaska, et le haut de la rivière Saint-Fraçois, dans le dit comté.
Piché, L. N.	Drummondville	Riv. St-François, dans le comté d'Yamaska, jusq. Richmond.
Boisvert, Geo	Bécancourt	Fleuve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comté de Nicolet.
		do en face de Saint-Maurice et des Trois-Rivières, y compris ces deux comtés.
Caron, Gabriel	Louiseville	Fleuve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comté de Maskinongé et de Berthier.

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Filiatrault, Damien......	Ste-Rose, Laval...	Rivières Jésus et des Prairies, dans les comtés de Terrebonne, Deux-Montagnes, Laval, Jacques-Cartier et Hochelaga.
Belisle, Jos............	Sainte-Agathe des Monts	Comté de Terrebonne.
....	....	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Jacques-Cartier.
Montpetit, Julien.......	Ile Perrot.......	do alentours de l'île Perrot.
Boivin, Jos............	Rivière Beaudet .	do en face du comté de Soulanges.
Paquet, Urgèle.........	Saint-André-Est...	Bas de la rivière Ottawa, depuis Oka jusqu'à Carillon, et riv. du Nord, depuis son embouchure jusqu'à Lachute.
Quesnel, Arthur.........	Rigaud...........	Rivière Ottawa, depuis la Pointe Fortune jusqu'à Como.
Vinet, Victor.........	Vaudreuil	do depuis Como jusqu'à la Pointe des Cascades.
Chénier, P. Dosithé.....	Hull	Les deux côtés de la rivière Ottawa, faisant face aux comtés d'Ottawa et Russell et Prescott dans Ontario.
Weisemer, Emiel.......	Blanche	Townships de Mulgrave et Lathbury, comté d'Ottawa.
Mohr, Irwin	Onslow-Sud.....	Côté nord de la rivière Ottawa faisant face au comté de Pontiac, depuis la ligne de comté jusqu'à la rivière Coulonge.
Coghlan, J. T..........	Chapeau..........	Rivière Ottawa, comté de Pontiac, depuis Fort-Coulonge jusqu'à Des-Joachims.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Bertram, A. C.....(I.)..	Sydney-Nord......	District nº 1.—Ile du Cap-Breton.
Hockin, Robt......(I.)..	Pictou...........	District nº 2.—Comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysboro', Halifax et Hants.
Ford, L. S..........(I)..	Milton	District nº 3.—Comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et King.
	Comté d'Annapolis.	
Parker, Hamilton.....	Port-George	Tout le comté d'Annapolis.
	Comté d'Antigonish	
McAdam, Alex. R.....	Anse-Maligne.....	Tout le comté d'Antigonish.
	Comté du Cap-Breton.	
McPherson, Joseph......	Sydney-Nord......	Tout le comté du Cap-Breton.
Lovitt, Henry..........	Louisburg	Comté du Cap-Breton.
McCuish, John..........	Scatarie	do
McDonald, Joseph......	Petite Loraine ...	do
McInnis, Michael R.....	Amagnadus-Pond.	do
McLean, John..........	Lac Gabarus......	do
McLean, Murdock......	Leitch's-Creek.....	do
Rees, C. E.............	Baie-des-Vaches...	do
Sullivan, Timothy.......	Petit-Bras-d'Or....	do
	Comté de Colchester.	
Davidson, J. W.........	Riv.-de-l'Achigan.	Comté de Colchester.
McGregor, E. H........	Stewiacke (en bas).	do
	Comté de Cumberland.	
Fowler, Elijah	Parrsboro'	Comté de Cumberland.
Angevine, Frank........	Middleboro........	do
Reid, John D..........	Pugwash..........	do
Smith, Geo. O.........	Oxford............	do
	Comté de Digby.	
Bishop, Geo. B..........	Digby...........	Municipalité de Digby.
German, Wm..........	Meteghan	do de Clare.

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE ÉCOSSE—*Suite.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
	Comté de Guysboro.	
Davis, Joseph	Guysborough	Comté de Guysborough.
Reid, Alex	Port-Hillford	do
	Comté de Halifax.	
Kennedy, Wm	Hubbard's Cove	Comté de Halifax.
Gaston, Robert	Havre de Pope	do
Rowlings, Geo	Hav Musquodoboit	do
	Comté de Hants	
Mosher, Jas. R	Kempt Shore	Comté de Hants, Hants-Ouest
	Comté d'Inverness.	
McLean, D. F	Port-Hood	N° 1—Division Ouest.
McLellan, John B	Riv. des Habitants	N° 2— do Sud.
McKeen, Lewis	Mabou	N° 3— do de Mabou.
Chisholm, Arch. A	Margaree S. O	N° 4— do Est.
Ingraham, Albert	Margaree N. E	N° 5— do Nord.
Aucoin, Wm	Havre de l'Est	N° 6—Partie de la division Nord.
McIntosh, Angus	Baie de Plaisance	Côte d'Inverness, dep. la Baie de Plaisance jusq. Meat-Cove.
McDonnell, Duncan	Longue-Pointe	do do Longue-Pointe jusq. la Pointe-Basse
	Comté de King.	
Miller, Jas. S	Canning	Tout le comté de King.
McIntyre, W	Aylesford	do do
Reid, R. F	Wolfeville	do do
	Comté de Lunenburg.	
Webber, John A	Chester	Tout le comté de Lunenburg.
Solomon, W. M	W. LaHave Ferry	do do
	Comté de Pictou.	
McDonald, Alex. J	Ruisseau de Bailey	Div. Est, dep. la lim. du comté d'Antigonish j. hav. de Pictou
McQueen, J. D	Petit-Havre	Division Sud, comprenant les rivières Sutherland, de l'Elan, de l'Est et Sainte-Marie.
Pritchard, A. O	New-Glasgow	Division Centrale, comprenant le havre de Pictou et les rivières de l'Est, de l'Ouest et du Milieu.
Kitchin, James	Riv. Jean	Division Ouest, de la limite du comté de Colchester au récif de Cole, havre de Pictou.
	Comté de Queen.	
Freeman, J. N	Liverpool	Tout le comté de Queen.
	Comté de Richmond	
Boyle, Dougald R	Arichat-Ouest	N° 1—Ile Madame et division d'Arichat.
Morrison, Archd	Cannes	N° 2—Division Ouest (tout le comté).
Brymer, Arthur	L'Ardoise (en bas)	N° 3—Division Est.
	Comté de Shelburne.	
Hines, Geo. K	Shelburne	Tout le comté de Shelburne.
Goudey, E. S	Barrington	De la rivière Clyde au comté de Yarmouth.
	Comté de Victoria.	
Campbell, Chas. L	New-Campbellton	N° 2—Division du Milieu.
McCharles, Danl	Rivière du Milieu	N° 3—Divison Sud.
Hellen, Wm	Cap Nord	Tout le comté de Victoria.
Fraser, Jno. A	Baddeck	do do

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
	Comté de Yarmouth	
Hatfield, Abram M......	Arcadia	Tout le comté de Yarmouth.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Pratt, J. H.........(I)..	Saint-André	District n° 1—Le comté de Charlotte.
Chapman, Robt. A. (I)..	Moncton..........	District n° 2—Comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent, Westmorland et Albert.
Miles, H. S.........(I)..	Oror octo.........	District n° 3—Comtés de Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York. Carleton et Victoria
Harding, F. J....(Agt)..	Saint-Jean..... ..	Toute la province.
	Comté d'Albert.	
Dowling Caleb. S.......	Alma	Tout le comté d'Albert.
	Comté de Charlotte.	
Brown, Barth......... ..	Campobello......	Voisinage de Campobello et îles de l'Ouest.
Campbell, D. F.........	Saint-André.. .. .	Baie Intérieure, Passamaquoddy.
Chancy, Warren	Grand-Manan.....	Ile du Grand-Manan et frayères.
Mathewson, John........	Saint-George......	Paroisses de Saint-George, Pennfield et Lepreau.
Todd, Frank............	St-Stephens... ..	Tout le comté de Charlotte.
	Comté de Gloucester	
Doucet, Jérôme E.......	Petit-Rocher......	Comté de Gloucester.
Canty, Thos	Bathurst..........	do do
Robichaud, Wm C.....	Inkerman.........	do do
	Comté de Kent.	
Leblanc, Olivier J. O....	Buctouche........	Paroisses de Wellington et Sainte-Marie.
Hannah, Wm. J........	Richibouctou......	Tout le comté de Kent.
	Comté de King.	
Brown, James..........	Hammond-Vale...	Lacs dans la paroisse de Hammond.
	Comté de Northumberland.	
Williston, J. G.........	Baie du Vin......	Partie sud de la baie Miramichi jusqu'à la Pointe au Quart.
Abbott, Lemuel.........	Chatham....... ..	Rivière Miramichi à Newcastle.
	Comté de Queen	
Hetherington, J. T......	Johnston..........	Tout le comté de Queen.
	Comté de Ristigouche	
McLean, Donald........	Charlo..	Baie des Chaleurs, Belledune à Dalhousie.
Brown, Chas..	Escuminac, P.Q...	De Dalhousie à la Tête de Marée.
	Comté de Sunbury.	
McLean, Cecil H........	Burton........	Comté de Sunbury.
	Comté de St-Jean.	
Cochrane, John.....	Stat. de l'Intercol., Saint-Jean......	Ville de Saint-Jean et alentours.
O'Br Joseph........	Carleton, St-Jean..	Comté de Saint-Jean.

LISTE des employés des pêcheries. etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
	Comté de Victoria.	
Wilson, Leonard........	Grandes-Chutes...	Tout le comté de Victoria.
	Comté de Westmorland.	
Melançon, Ambroise ...	Pré d'en haut.....	Paroisse de Dorchester et rivière Petitcodiac.
Copp, Geo. E....... ..	Baie Verte.......	Paroisses de Sackville et Westmorland et part. de Botsford.
Leblanc, N. D...	Shédiac..........	do de Salisbury, Moncton, Shédiac et la partie de Botsford au havre du Crand-Shemogue.
	Comté de York.	
Orr, Robt..............	Frédéricton	Tout le comté de York.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Lord, A........(Agt.)..	Charlottetown	Ile du Prince-Edouard.
Matheson, J. A....(I.)..	Campbellton ...	do do
Davison, John..........	Bédèque..........	Comté de Prince.
Nolan, Dan......	Souris............	do de King.
Hobkirk, W. C.........	Charlottetown ..	do de Queen.

PROVINCE DU MANITOBA.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Tupper, R. Latouche (I.)	Selkirk	La province du Manitoba.
Gardner, Rich	do	do do
Martineau, H.....	The Narrows, lac Manitoba.......	Lacs Manitoba, Reflux et Flux, du Chien et tributaires.
Gunn, Robt....	Winnipeg.........	Dans son district comme garde-forestier.
Stevenson, E. F...... ...	do	do do agent des bois de la Couronne.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
Miller, E. W............	Qu'Appelle.	Tous les Territoires du Nord-Ouest.
Foster, John............	Silton..............	Le district de Silton.
Young, Harrison S	Edmonton........	District d'Edmonton.
Cook, R. S...............	Prince-Albert.....	do de Prince-Albert.
Lucas, S. B.............	Holbrooke........	do des Buttes-de-la-Paix, Alberta.
McKenzie, R. S..........	Stobart	do de Prince-Albert, Saskatchewan.
Thompson, J. R.........	Calgary.... ...	do aux alentours de Calgary.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Noms des gardes-pêche.	Adresse.	Ressort.
McNab, John......(I.)..	New-Westminster.	La province de la Colombie-Britannique.
McKay, J. W..........	Kamloops....	District de Yale, C.-B.
Meason, W. L....	Lac William	Rivière Kootenay, de Clinton à Barkerville.
Philips, Michael.........	Kootenay	District de Kootenay.
Higginson, T. S.........	New-Westminster.	Dans son district comme agent des bois de la couronne.
Ellison, Price	Vernon	Lac et rivière O'Kanagan.
Gaudin, capit. James(Ag)	Victoria....... .	Ayant juridiction dans toute la province.
Walbran, J. T., capit....	do	do do do
Galbraith, N. M........	do	do do do

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Fin.*

PISCICULTURE.

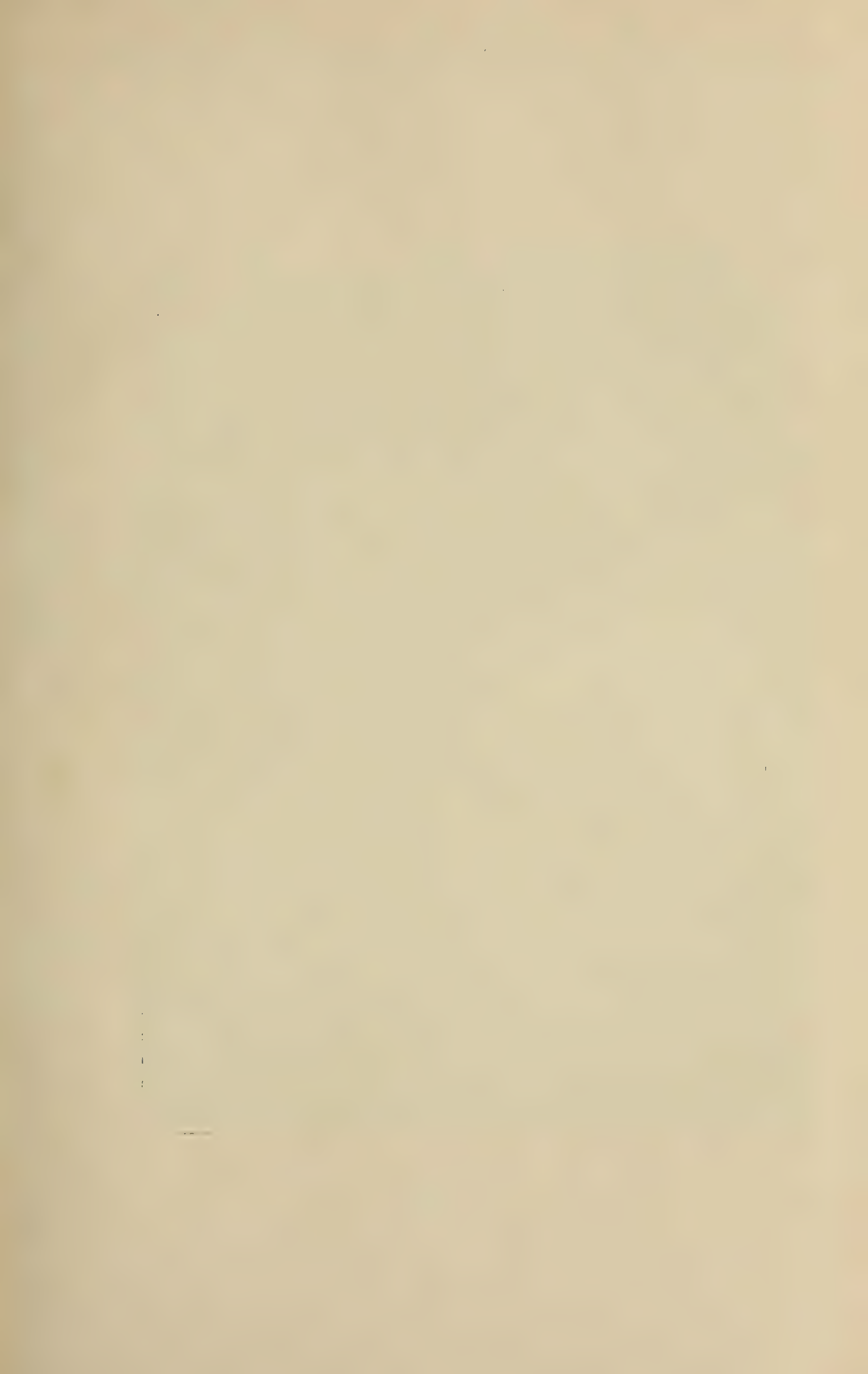
Nom.	Emploi.	Adresse.
Kenefick, John	Préposé à la piscifacture du gouvernement	Newcastle, Ont.
Parker, Wm	do do	Sandwich, Ont.
Walker, John	do do	Ottawa, Ont.
Finlayson, Alex	Aide-préposé à la piscifacture du gouvernement	Magog, Qué.
Catellier, L. N	Préposé à la piscifacture du gouvernement	Tadoussac, Qué.
Davis, Henry	do do	Bassin de Gaspé, Qué.
Mowat, Alex	do do	Campbellton, N.-B.
McCluskey, Chas	do do	Grand-Falls, N.-B.
Sheasgreen, Isaac	do do	Esk-Sud, Miramichi, N.-B.
Ogden, A	do do	Bassin de Bedford, N.-E.
do	do homarderie do	Pictou, N.-E.
Kehoe, W	Aide-préposé à la piscifacture du gouvernement	Sydney, C.-B., N.-E.
McNab, John	Préposé à la piscifacture du gouvernement	New-Westminster, C.-B.
Tupper, LaTouche, R	do do	Selkirk, Mam.
Kemp, Ernest	do l'ostréiculture	Ottawa, Ont.

Tous les capitaines du service pour la protection des pêcheries sont aussi des officiers des pêcheries, ayant les pouvoirs d'un juge de paix pour toutes les fins concernant l'*Acte des pêcheries*. Ces officiers étaient les suivants pour l'année 1897.

Commandant O. G. V. Spain, du croiseur *Acadia*.
Capit. S. Bélanger, du croiseur *Aberdeen*.
Capit. J. H. Pratt, du croiseur *Curlew*.
Capit. Geo. M. May, du croiseur *Constance*.
Capit. W. H. Kent, du croiseur *Kingfisher*.
Capit. C. T. Knowlton, du croiseur *Osprey*.
Capit. Ed. Dunn, du croiseur *Petrel*, pour Ontario.
Capit. G. W. Pearson, du croiseur *Dolphin*, pour Ontario.
Capit. J. T. Walbran, du croiseur *Quadra*, pour la Colombie-Britannique.

RÉCAPITULATION DES EMPLOYÉS DES PÊCHERIES.

Province.	Nombre d'employés.
Ontario	100
Québec	69
Nouvelle-Ecosse	58
Nouveau-Brunswick	31
Ile du Prince-Edouard	5
Manitoba	5
Territoires du Nord-Ouest	7
Colombie-Britannique	9
Officiers et équipages des navires employés à la protection des pêcheries	178
Gardiens des pêcheries employés durant la saison de 1897	210
Total	672





[*Frontispice.*]

PROUE DU *KNIGHT BACHELOR* APRÈS AVOIR FRAPPÉ UN GLAÇON.

(*Voir* page 6, Introduction.)

RAPPORT

DE

L'EXPÉDITION À LA BAIE D'HUDSON

ET AU DÉTROIT DE CUMBERLAND

À BORD DU

NAVIRE "DIANA"

SOUS LE COMMANDEMENT DE

WILLIAM WAKEHAM

MARINE ET PÊCHERIES DU CANADA

EN L'ANNÉE 1897

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

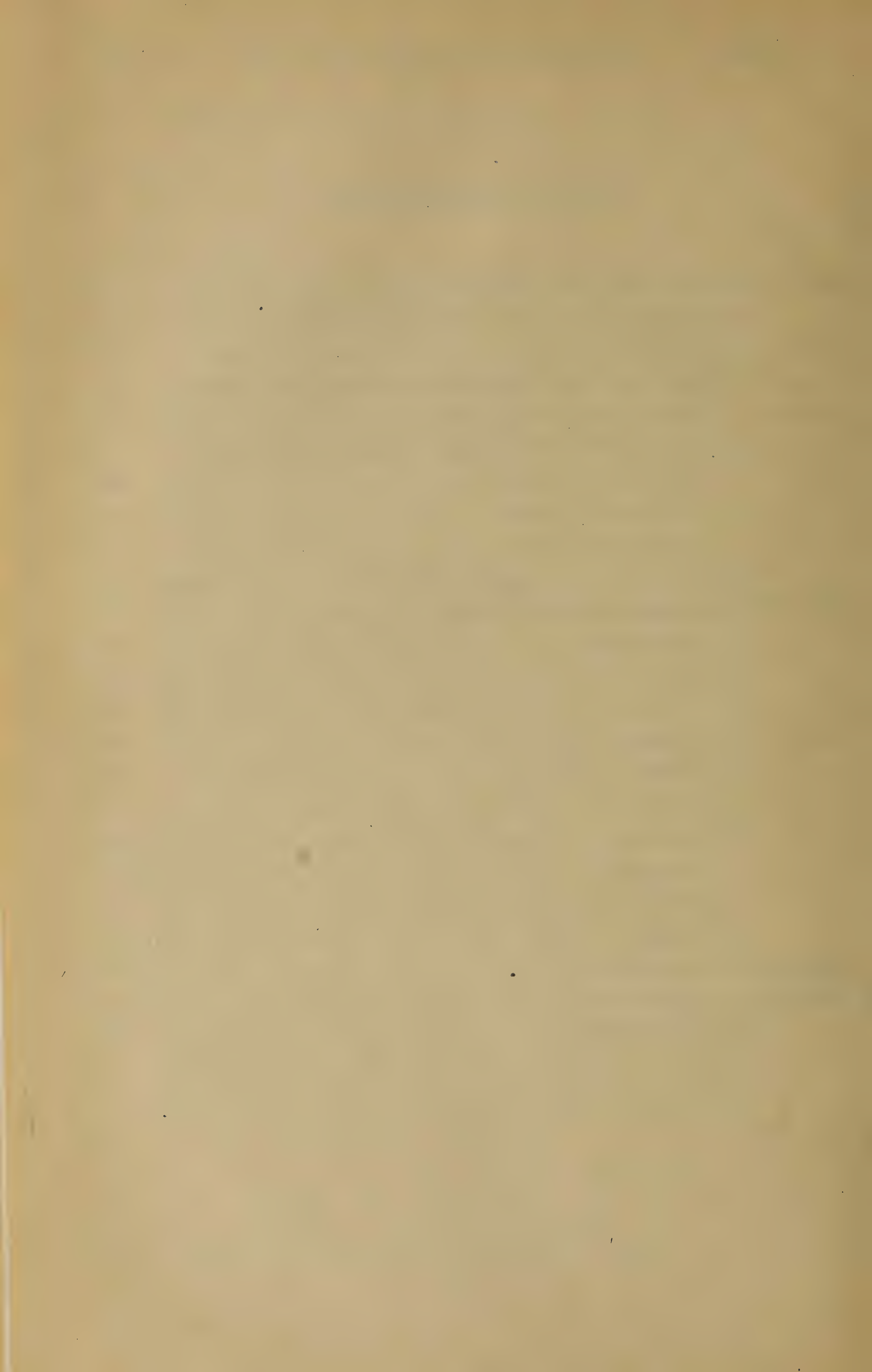


OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1898

[N° 11b—1898.]



TABLE DES MATIÈRES.



EXPÉDITION À LA BAIE D'HUDSON, 1897.

OTTAWA, décembre 1897.

A l'honorable
Sir LOUIS H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—En ma qualité de commandant de l'expédition au Détroit et à la Baie d'Hudson, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant, que j'ai divisé sous trois titres :—

1. Récit des événements de chaque jour.

2. Compte rendu détaillé des événements les plus importants du voyage, et observations sur les glaces.

3. Récit abrégé de quelques-uns des voyages précédemment faits dans la baie; exposé des opinions de capitaines de baleiniers et autres, et les conclusions auxquelles j'en suis venu au sujet de la navigation du détroit.

4. Ressources piscicoles de la région, et jusqu'à quel point les étrangers font la pêche du poisson ou la chasse de la baleine dans nos limites territoriales.

Suivant les instructions contenues dans votre lettre du 23 avril dernier, je me rendis à Halifax pour prendre le commandement du navire à hélice *Diana*, qui avait été frété dans le but de l'expédition.

Avant d'entamer mon rapport dans l'ordre que je viens d'exposer, il est peut-être utile que j'explique comment il se fait que ce navire a été choisi pour le voyage à la Baie d'Hudson.

Lorsqu'il fut décidé de remettre à l'étude la question de la saison pendant laquelle le détroit d'Hudson peut être considéré navigable pour fins commerciales, et de soumettre cette question à l'expérimentation en envoyant un bâtiment qui irait au nord et, si possible, pénétrerait dans le détroit beaucoup plus tôt que les expéditions précédentes ne l'avaient fait, il fut de suite suggéré d'employer le navire du département *Stanley* à ce service.

Il avait été construit pour le service d'hiver dans le détroit de Northumberland. Il était d'une grande solidité, avait amples commodités, et paraissait à plusieurs avoir toutes les qualités nécessaires pour l'expédition. Néanmoins, la question ayant été soumise au capitaine Finlayson, qui l'avait toujours commandé depuis son arrivée au Canada, à son mécanicien-chef ainsi qu'à moi, nous fûmes tous d'avis qu'il n'était pas fait pour le service proposé, pour les raisons suivantes, entre autres :—

1. Le *Stanley* a été construit pour un service spécial dans lequel il n'a rencontré qu'une glace peu épaisse. Il ne tire que peu à la proue, en sorte qu'il peut monter sur la glace et s'y frayer un passage en la brisant par son poids. Il est pourvu de réservoirs et d'appareils d'alimentation destinés à le balancer de façon que, s'il monte sur une glace trop épaisse qu'il ne peut casser, on peut, soit ajouter à son poids en avant et la briser, ou, en approfondissant son arrière, l'en faire sortir. Cela peut se faire dans des bancs de glace peu épaisse; mais dans des glaces comme celles du détroit d'Hudson, cette manœuvre serait inutile et impossible.

2. Le *Stanley*, tout puissant qu'il soit, ne pourrait résister à une forte pression des glaces. On sait que le simple roulis de glace peu épaisse, contre lequel il a quelquefois à lutter, a bossué sa charpente et que nous avons été obligés de la doubler.

Un navire, pour pouvoir soutenir une petite coupure, doit être très solide dans tout sa membrure, et il ne doit pas y avoir un espace considérable entre les couples.

3. Dans une glace peu épaisse comme celle contre laquelle lutte le *Stanley*, l'hélice de ce dernier, qui est d'un plus grand diamètre et fixe, est à l'abri du danger; mais dans une glace profonde, avec ses délicates façons de l'arrière, elle serait continuellement menacée et certainement emportée. S'il venait à perdre son hélice, le navire serait absolument impuissant, car le peu de voile qu'il porte à ses mâts à pible ne serait d'aucune utilité. Les navires équipés par la glace sont munis ou d'hélices démontables ou d'hélices de petit diamètre. Le gouvernail du *Stanley* n'est pas démontable sur pied et ne pourrait pas, en cas d'accident, être remplacé par un autre. Les navires équipés pour une longue navigation à travers les glaces portent des gouvernails de rechange qui peuvent être installés pendant la marche, ils sont parfaitement munis de voiles, et pourraient au besoin être exclusivement dirigés à la voile.

4. Le *Stanley* ayant été construit pour un court service de passage, sa consommation de charbon est tout à fait hors de proportion avec sa capacité de transport de houille, il n'en peut loger suffisamment pour un voyage lointain, et il ne pourrait rester plus de deux semaines éloigné de sa base d'approvisionnement. Le prix de la houille livrée à l'entrée du détroit d'Hudson pour la saison dépasserait celui de l'affrètement d'un navire propre à cette expédition.

5. L'expérience a démontré que le *Stanley* marche le mieux quand il est tout à fait lège, c'est-à-dire aussi lège que possible; car sa lourde coque, ses réservoirs et le gros poids de ses machines lui font toujours tirer beaucoup d'eau. Avec des provisions et de la houille pour un long voyage, pour lequel il n'a pas été construit ni équipé, il serait trop profond, aurait peu de franc-bord, et offrirait à la glace des côtés droits qui n'ont pas été faits pour subir la pression des glaces. Ainsi équipé, il ne serait pas à l'abri du danger dans les glaces du détroit de Northumberland, pour ne rien dire des immenses banquises ou montagnes de glace que l'on doit s'attendre à rencontrer dans le détroit d'Hudson.

D'autres raisons pourrient être produites à l'appui du fait que le *Stanley* n'est pas le navire qu'il faut pour une expédition comme celle que nous avions à faire. Aussi ai-je fortement recommandé au département de ne pas même songer à l'employer.

Ce qui nous est arrivé dans les glaces du détroit d'Hudson au mois de juin et aux premiers jours de juillet m'a pleinement convaincu que j'avais raison.

En plusieurs occasions nous avons subi des pressions auxquelles le *Stanley*, tout bon navire qu'il soit, n'aurait pas pu résister un seul instant; et là où le *Stanley* ne pourrait triompher des glaces, ce serait folie de lancer un bâtiment en fer ou en acier. Si j'avais eu à faire un voyage dans la baie d'Hudson entre les mois de juillet et d'octobre, je n'aurais eu, pour me servir du *Stanley*, d'autres objections que celle des frais: pour un voyage de ce genre il conviendrait mieux que tout autre navire que je connaisse. Mais ce n'était pas une expédition de ce genre que j'avais à faire.

Etant données les conditions de climat et de glace qui existent dans le détroit d'Hudson au mois de juin, ainsi que les résultats obtenus par ceux qui ont tenté la navigation du détroit depuis Hudson jusqu'à nos jours, j'avais à voir à ce que l'expédition se fit par un navire spécialement construit pour naviguer dans les glaces. Aussi, je conseillai d'en affréter un dans le genre de ceux qui sont ordinairement employés dans la pêche aux phoques et aux baleines. J'ai eu raison, et ce qui le prouve c'est que, un mois après, votre département recevait copie d'une lettre par laquelle l'amiral Markham recommandait l'affrètement soit du *Terra Nova* ou de l'*Esquimaux*—deux baleiniers à vapeur de Dundee, exactement du même type que le navire que j'avais suggéré.

Parlant de ces navires, l'amiral Markham dit dans sa lettre :—" Tous deux sont admirablement constitués pour le but que nous voudrions atteindre: faire un rapport sur l'état et la condition des glaces dans le détroit durant les mois de l'été. Puisque le gouvernement canadien a voté $35,000 pour l'exploration du détroit d'Hudson, je ne vois pas pourquoi il n'affrèterait point l'un ou l'autre de ces navires. Ils ont

une vitesse d'à peu près huit nœuds, et ils sont spécialement construits pour la navigation à travers les glaces."

Cette opinion d'un homme aussi compétent en la matière règle la question de la classe de navires qu'il faut pour étudier la navigabilité du détroit d'Hudson dans les première et dernière parties de la saison.

Il est bon de ne pas oublier que l'amiral Markham, outre qu'il est l'un des voyageurs arctiques le plus distingués, a fait un voyage dans le détroit d'Hudson à bord de l'*Alert* en juillet 1886, et que, directeur de la Compagnie de chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique, il était personnellement intéressé à ce que le navire qui convenait le mieux à l'expédition y fût employé.

Néanmoins, avant la réception de la lettre de l'amiral Markham, des arrangements avaient été pris pour l'affrètement d'un navire à Saint-Jean, Terreneuve, et le choix était tombé sur le *Diana.*

Le tableau suivant fait voir le tonnage et la puissace de cheval des navires mentionnés :—

Nom.	Construction	Où construit.	Quand construit.	Tonnage net.	Tonnage brut.	Puissance de cheval.	
Terra Nova	Bois	Dundee.....	1884	450	744	120	Hélice.
Esquimaux	"	"	1865	466	593	70	"
Diana	"	"	1870	275	473	70	"

Il faut noter ici que le *Diana*, quoique originairement construit en 1870, a été refait en 1892. Il fut renvoyé à ses premiers constructeurs, ouvert d'un bout à l'autre et construit entièrement à nouveau. Il a la réputation d'être l'un des navires de Dundee les plus commodes et les plus rapides.

Parmi d'autres navires suggérés à notre département il y avait le *Port Pirie.* Ce bâtiment figura dans la liste de la marine marchande comme appartenant à la compagnie de navigation à vapeur Anglo-Australasienne, de Londres. Il fut construit en acier à Hepburn en 1886, a un tonnage net de 1,829, un tonnage brut de 3,020, une force de 350 chevaux, et est à hélice.

Le *Port Pirie* étant un steamer d'acier ordinaire qui, selon l'aveu de ses propriétaires, aurait besoin d'être renforcé pour l'expédition s'il était accepté, il fut décidé que, tout convenable qu'il pût être pour un voyage à la baie d'Hudson en août ou septembre, il n'était pas assez sûr pour être risqué dans les glaces profondes qu'on doit s'attendre à rencontrer en juin ou juillet.

J'ai cru devoir m'étendre sur la question du choix d'un navire pour le service parce qu'il a été affirmé que " pour démontrer la facilité avec laquelle le détroit d'Hudson peut être navigué il est nécessaire d'employer un navire à peu près semblable à ceux qui y feraient le commerce de transport si la route venait à servir."

Or, si je comprends bien la situation, la navigabilité du détroit avec de bons vaisseaux pendant une certaine saison est hors de doute. Cette question a reçu sa solution en 1886, lorsque le capitaine Gordon a fait son rapport final. Il disait dans ce rapport :—" Après avoir pendant trois ans fait des voyages au détroit d'Hudson, et après avoir étudié avec soin les rapports des observateurs, etc., j'ai l'honneur de présenter le rapport suivant concernant la navigation de ces eaux."

Il décrit la classe de navires qu'il juge les plus propres au commerce de la route, et il termine en disant :—" Je considère que des navires comme ceux dont je viens de parler pourraient commencer à y naviguer entre le 1er et le 10 juillet. La navigation serait close vers la première semaine d'octobre."

Aussi, je n'ai pas été envoyé là-bas pour décider si le détroit d'Hudson pourrait être navigué par de bons steamers aux dates mentionnées plus haut—cette question était réglée ; mais ce qu'il fallait pour faire droit aux demandes de ceux qui conservaient des incertitudes quant aux dates en question, c'était une nouvelle expé-

rience pour savoir si la saison de navigation peut être prolongée le printemps et l'automne.

J'avais pour instructions d'être rendu à l'embouchure du détroit au moment le plus rapproché possible de celui où une entrée peut y être effectuée. Il me fallait donc me hâter de faire passer le steamer dans le détroit, m'assurer de la navigabilité de celui-ci, et, après avoir atteint la baie, de retourner dans l'Atlantique et faire plusieurs voyages d'entrée et de sortie; puis, la question de navigabilité au printemps ne laissant plus de doute, je devais quitter le détroit et m'occuper d'autres travaux; puis enfin reprendre la navigation du détroit à l'automne afin de déterminer jusqu'à quelle époque il est navigable, et, pour cela, répéter les opérations de croisière que j'aurais faites au printemps.

Les instructions reconnaissent qu'il y a une saison où le détroit est incontestablement navigable, et pendant cette saison où il est présumablement navigable pour des fins de commerce, je n'avais pas instruction de rester là.

Donc pour la mission que nous avions à remplir—passer dans le détroit et la baie le plus tôt possible et y rester, l'automne, plus tard qu'à la date que mon prédécesseur avait mentionnée comme terme de la navigation—j'avais certainement besoin d'un navire construit en conséquence, et, étant données les conditions que nous avons traversées, nous n'aurions pu en avoir un de plus convenable que le *Diana*. Un bâtiment comme le *Port Pirie* n'aurait jamais survécu à l'épreuve.

Les officiers et marins du *Diana* furent choisis avec un soin tout particulier, et en ne perdant pas de vue la navigation qu'il s'agissait d'entreprendre. Le maître pilote, capitaine Whitley, avait une expérience considérable; il était spécialement recommandé par MM. Job Frères, de Saint-Jean, Terreneuve, armateurs du *Diana* et d'autres navires du même type. Il avait servi sous le capitaine Samuel Blandford (qui le recommandait aussi), l'un des capitaines de Terreneuve les mieux connus et les plus heureux dans la navigation à travers les glaces. Le capitaine Blandford a fait plusieurs voyages au détroit d'Hudson et fut le premier à découvrir les grandes ressources de la pêche de la morue dans les alentours du cap Chudleigh et des îles Button.

Le capitaine James Joy, de Saint-Jean, fut nommé premier officier. Lui aussi avait dirigé des navires au milieu des glaces et avait servi en qualité de patron sur plusieurs des vaisseaux de Dundee. Le capitaine Joy était en outre recommandé pour avoir fait plusieurs voyages de pêche à l'embouchure du détroit d'Hudson à bord du *Nemrod*, et pour connaître parfaitement les courants et les mouvements de la glace dans la baie Ungava et autour de l'embouchure du détroit.

Même les officiers subalternes et les matelots avaient, presque tous, servi sur des baleiniers, des navires envoyés au secours d'expéditions polaires, ou dans les premières expéditions à la baie d'Hudson conduites par le capitaine Gordon.

Ainsi donc, toutes les précautions possibles présidèrent au choix du navire et à celui de son équipage.

Nous avions espéré que le *Diana* arriverait à Halifax pour nous permettre de partir le 20 mai; mais ayant subi des retards dans les glaces où il faisait la chasse aux phoques, il n'arriva que le 16 mai, et jusqu'au 3 juin tout le temps fut occupé à l'embarquement des approvisionnements et de la houille, ainsi qu'à l'installation du salon et des cabines pour nos passagers.

Lorsque nous quittâmes Halifax, nous avions à bord, sur le registre du navire:—

1 officier commandant.
1 maître pilote.
2 seconds.
3 maître d'équipage, charpentier et patron de chaloupe.
12 marins expérimentés.
2 mécaniciens.
5 graisseurs et chauffeurs.
1 secrétaire et photographe.
1 chirurgien.
1 premier commis aux vivres.

2 cuisiniers.
2 aides commis aux vivres.
3 membres de la commission géologique.
6 hommes à l'emploi de la commission géologique.
1 représentant du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Soit, en tout, 43 personnes à bord lors du départ.

Jusqu'au dernier moment nous avions espéré que le capitaine Edmund Burke, M.R., ferait partie de l'expédition, et nous lui avions préparé une installation convenable. L'un des messieurs de la commission géologique n'était pas accompagné de l'aide ordinaire. En sorte que le nombre de ceux pour qui j'avais fait préparer logement s'est trouvé diminué de deux.

Notre navire était approvisionné pour un équipage de 50—expédition de dix-sept mois.

Liste de quelques-unes des expressions employées, dans la navigation à travers la glace, par les chasseurs de baleine et de phoques.

Floe..........Grand amas de glaces flottantes.
Pan..........Petit amas ou monceau de glace qui peut être repoussé ou détruit.
A field..........Grand banc de glace.
Land floe..........Glace reliée à la terre.
Packed ice..........Glaçons rendus compacts par la pression et les courants.
Ice-blink..........Clarté, réverbération d'un jaune pâle indiquant la présence de glaces à une certaine distance.
The ice pack..........Grande masse de glace solide s'étendant d'un bord à l'autre de la nappe d'eau et à travers laquelle il est impossible de se frayer un passage.
Slack ice..........Glace détachée qui peut être traversée à force de travail. On dit que la glace mollit quand elle commence à s'ouvrir de façon à être navigable.
Running abroad..........On dit que la glace charrie lorsqu'elle s'ouvre ou se détend de façon à être navigable.
A nip..........Situation de ce qui est pris dans les glaces. On dit que la glace prend lorsqu'elle commence à se fermer par l'action des vents et des courants, de façon à empêcher le passage d'un navire.
Calving..........La glace se relâche lorsque les petits morceaux se détachent du fond et s'élèvent à la surface de l'eau.
A lead..........Est une pièce d'eau navigable pénétrant dans la banquise.
A blind lead, a pocket..........Est une courte ouverture dans la banquise, se terminant contre la glace solide ou épaisse.
Hummocky ice..........Glace inégale et entassée.
Porridge ice..........Glace moulue.
Slob..........Neige flottante se formant en glace.
Sish..........Glace nouvelle qui vient de se former en nappes minces.
Lolly..........Nouvelle glace isolée.
Waking..........Suivre le sillage d'un autre navire dans les pièces d'eaux navigables et à travers la glace détachée.
Backing, ramming or butting...Reculer, puis éperonner un navire contre la glace pour s'y frayer un passage.
Slewing..........Pousser le navire contre l'angle d'une pièce de glace, dans l'intention de la couper ou de la faire dévier, afin de s'y frayer un passage.
Tracking..........Côtoyer le bord d'une banquise.

Water sky........................Teinte bleue annonçant la présence de la mer libre au delà des glaces.
Slatches........................Grandes mares d'eau libre dans les glaces.
Swatch........................Petite mare d'eau libre dans les glaces.
Swatching........................Guetter des phoques autour d'une petite mare.
Wash........................Clapotage de l'eau sur les glaces.
Rote........................Mot dont se servent les gens de Terreneuve pour désigner ce clapotage.
Rafting........................Batture qui se forme lorsque deux monceaux de glace se rencontrent avec violence, poussés par les vents ou les courants.
Pressure ridge........................Ecueil créé par la formation de la glace en batture.
Growler........................Glaçons ou morceaux de glace plus ou moins arrondis qui roulent de tous côtés, et qui proviennent de banquises brisées ou de pièces détachées des glaciers arctiques.
Decker........................Batture de glace (Terreneuve).
Black sheet........................Mince nappe de glace de couleur sombre, non recouverte de neige ; se trouve ordinairement entre des paquets de glace plus vieille. La nuit ou à distance, ressemble à de l'eau libre.
Collar ice........................Glace accore. Bord d'une glace fortement reliée à une île ou à la terre. présentant un mur abrupt contre lequel la glace flottante s'élève ou baisse avec la marée.

PARTIE I.

JOURNAL DE L'EXPÉDITION.

Jeudi, 3 juin 1897.—Tous les membres de l'expédition étant à bord, ainsi que les munitions nécessaires, nous quittons Halifax à 1 p. m. Temps beau et serein. Tournons la bouée automatique intérieure à 3 p.m., et mettons le cap sur Scatarie. Vent du nord, avec pluie et brume. Nous éloignons un peu plus de terre à mesure que la nuit s'avance.

Vendredi, 4 juin.—Nuit sombre, avec grosses ondées. A 4 a. m., nous rapprochons de terre pour longer le Cap-Breton ; 8 a.m., matinée belle et claire, avec brume au-dessus de la terre. Midi, forte brise du nord-est qui fraîchit durant l'après-midi et ralenti quelque peu notre marche. Tournons Scatarie à 5.30 p.m., et donnons la route au milieu entre le Cap Ray et Saint-Paul.

Samedi, 5 juin.—Au lever du soleil apercevons la terre de chaque côté; nous dirigeons vers le Cap à l'Anguille. Matinée calme et douce. Temps chaud pendant la journée; vers le coucher du soleil, le vent fraîchit du nord-est et devient plus froid. Par le travers de la Baie des Iles à 8.30 du soir.

Dimanche, 6 juin.—Temps beau et clair. Par le travers de Point-Rich à 10 milles au large, 10 a. m. Descendons vers le centre du détroit. Passons Greenly-Island à 3.30 p. m. et continuons à descendre. Rencontrons un peu de glace pénétrable à l'ouest de Point-Amour ; cette glace augmente à mesure que nous allons vers l'est. Manœuvrons à toute vitesse à travers jusqu'après le coucher du soleil, vers 9 p. m., alors que nous ralentissons et avançons tranquillement. A 10 p. m., à la hauteur du feu de Cap Norman. Glace pénétrable, mais qui s'épaissit; quelques glaçons submergés çà et là parmi les banquises. Baromètre 30·2 et baisse. A 10.30 p. m., stoppons dans la glace pour la nuit.

Lundi, 7 juin.—Nous mettons en route au point du jour. 2.30 a.m., sortons de la glace vers le nord dans une eau comparativement libre. Fort nord-est, très froid. A 7.15 a.m., passons à la hauteur de Table-Island et longeons la côte; glace peu épaisse et pénétrable, et quelques petites montagnes de glace flottante. A la hauteur de Battle-Harbour à 8 a.m. Un bateau vient à nous, stoppons et ses occupants montent à notre bord. Tous bien ici; c'est le premier bateau qui ait passé. Le printemps a été précoce ; les vents d'ouest ont donné pendant quelque temps, et on a vu peu de glaces. Les gens disent que l'hiver a été rigoureux un peu plus au nord, et ils nous assurent que nous ne rencontrerons probablement pas beaucoup de glaces. Continuons notre route à 8.30 a.m. Bientôt nous rencontrons une plus grande quantité de glaces poussées à terre par une violente brise de nord-est. Manœuvrons toute la journée dans une glace plus ou moins pénétrable. La glace est épaisse et saine, et ne montre aucun signe d'avoir été crevassée par la chaleur. Manœuvrons au milieu des glaces dans la direction du large. En dépit d'un fort vent, l'eau est très unie, ce qui indique qu'il doit y avoir un corps considérable de glaces au dehors. A 7.45 p.m., la glace se ferme partout, et le temps devenant embrumé, nous accorons le navire dans la glace et stoppons les machines. Nous nous trouvons à 8 milles environ au large de Round-Island. Avant l'arrivée de la brume, nous étions environnés de glaces aussi loin que la vue pouvait porter.

Mardi, 8 juin.—A 2 a.m. commençons à marcher et avançons lentement à travers la glace sous petite vapeur. Glace très profonde et compacte ; dirigeons le navire vers le large afin d'entrer dans une glace plus molle. Une teinte bleue (annonçant

présence de la mer libre au delà des glaces) se montre au large vers l'est. Seulement un navire spécialement construit pour la glace aurait pu résister comme le nôtre l'a fait ce matin. Une faible tombée de neige durant la matinée. A 10.15 a. m. entrons dans une glace ouverte et avançons à toute vapeur; passons Wolf-Island à une dizaine de milles au large, à 8.30 a.m. Marchons à la vapeur dans la direction du nord toute la journée ; parfois la glace devenant impénétrable, nous ralentissions ; d'autres fois elle s'éloignait, et nous faisions une bonne route. Temps couvert toute la journée, avec quelques légères tombées de neige. A 7 p m., nous étions assez au large et nous tenions au nord-est pour arriver au bord extérieur de la banquise. La nuit étant brumeuse, avec neige par intervalles, nous stoppons les machines à 8 p. m.

Mercredi, 9 juin.—Nuit sombre, avec grésil et neige ; à 3 a.m. le temps s'éclaircit un peu et la glace se desserre ; nous commençons à marcher et avançons, généralement dans une direction nord-est. La glace devient beaucoup plus épaisse. A 7.30 a. m. elle nous barre le chemin, et nous stoppons. La glace dans laquelle nous nous trouvons en ce moment est la plus profonde que nous ayons rencontrée jusqu'ici. A 8 p. m., très engagés toute la journée. Au dehors, la glace est d'une épaisseur extraordinaire pour ces eaux. Aussi loin que nous pouvons voir du haut du mât, la glace s'étend vers la mer, et le firmament nous donne aucun indice d'eau libre ; entre nous et la terre ferme la glace, quoique serrée, est moins épaisse. On peut voir quelques banquises du côté de la mer. Vers le soir le temps s'éclaircit, et il commence à geler. Les hautes collines de la côte sud visibles à 25 milles du large. Aujourd'hui l'équipage est occupé à transporter le charbon de la cale de chargement aux soutes. La plupart de nos hommes sont allés au nord déjà, soit avec le capitaine Gordon sur le *Neptune* ou l'*Alert*, soit avec Peary sur le *Hope*, ou avec des baleiniers ; tous sont d'avis que les conditions présentes sont exceptionnellement rigoureuses, et que la glace dans laquelle nous nous trouvons est celle de la baie de Baffin. Pour le moment pas de chance d'y pénétrer, et nous pouvons compter seulement sur un changement de vent pour détacher la glace.

Jeudi, 10 juin.—Forte gelée hier soir. A 7 a.m., commençons à déplacer le charbon dans les soutes. A 7 a.m. jetons la sonde et constatons 50 brasses, en sorte que nous nous trouvons sur un banc ; fond, gros sable ; température du fond, 29 degrés. Latitude, 54 degrés 7 minutes. Nul part signe d'eau libre. Vers le soir, brume avec temps plus doux et air frais du sud-sud-ouest.

Vendredi, 11 juin.—Mêmes conditions, pas de changement, brume épaisse, calme, aucun signe d'eau libre. La glace paraît être plus poreuse et imprégnée d'eau. Vers le milieu du jour la brume fut moins dense, mais elle redevint épaisse au coucher du soleil. Profondeur d'eau, 75 brasses ; peu de dérive. Tentons la pêche, mais sans résultat.

Samedi, 12 juin.—Mêmes conditions ; glace tassée tout autour de nous. Pas de vent ; la brume continue. Jetons la sonde dans 88 pieds. Température au fond, $29\frac{8}{10}°$ à la surface, 31°. Dérivons légèrement vers le sud. D'après une observation que nous avons faite ce midi, nous aurions dérivé d'une vingtaine de milles au sud depuis mercredi que nous sommes entourés de glace. Cet après-midi la brume s'est levée pendant quelque temps, et nous apercevons un gonflement très prononcé dans la glace, qui s'est passablement amollie autour du bateau. Retour de la brume à 4 p.m. Le gonflement cesse, et la glace se resserre autour du navire. Pendant l'éclaircie nous n'avons pas vue d'eau, mais le reflet de la glace à l'est était très perceptible. Temps humide et brumeux toute la soirée. Aujourd'hui l'équipage à employé toute la journée à laver le navire.

Dimanche, 13 juin.—Un notable gonflement dans la glace perceptible aujourd'hui ; durant de courts intervalles la brume s'est élevée et la glace s'est relâchée autour du bateau. A 7 p.m., commençons à voir des sentiers d'eau libre au sud-ouest. La brume revient à 8.30 p.m.

Lundi, 14 juin.—Gros gonflement pendant la nuit, et le bateau s'est fait battre passablement. Le gonflement cesse à 4 a.m. Brume toute la nuit. A 9 a.m. le

temps s'éclaircit. Commençons à marcher, et poussons à la vapeur dans une direction sud-est à travers une glace dont une grande partie dépasse la lisse. A 11 a.m. la glace se referme tout autour ; stoppons le navire, car nous n'avancions pas ; brume. l'équipage embarque de l'eau douce provenant de la glace. Sondons à 120 brasses, pas de fond, 29°.

Mardi, 15 juin.—Fort vent de nord-est, avec pluie à partir de minuit. La glace se serre autour du navire ; hier soir le thermomètre est descendu à 29·6° ; nous espérons que lorsqu'il montera, le vent soufflera vers l'ouest et chassera la glace ; même temps toute la journée et le soir, avec grosses averses par intervalles ; 64 brasses ; 29° au fond.

Mercredi, 16 juin.—Mêmes conditions, avec brume et pluie ; 55 brasses à 7 a.m. Glace très serrée autour du navire ; c'est une vieille glace profonde d'une grande épaisseur, dont une bonne partie émerge de six ou huit pieds au-dessus de l'eau. Cet après-midi vent de nord-est. Lorsque la brume s'élève un peu, nous ne voyons signe d'eau libre dans aucune direction. Brume et pluie jusqu'à minuit. Glace serrée tout alentour.

Jeudi, 17 juin.—Un peu après minuit, une grosse houle arrive de sud-ouest, et la glace commence à s'éloigner. A 2 a.m. nous nous mettons en marche pour sortir le navire des champs de glace ; le dirigeons à petite vapeur vers l'est ; pluie, neige et brume ; passons à travers une glace très profonde dont une grand partie a de 20 à 40 pieds d'épaisseur ; nous faisons notre chemin à une vitesse variable ; la glace s'ouvre graduellement ; à 9.15 a.m., plus d'eau libre et glace moins épaisse ; avançons à toute vapeur nord nord-est ; encore de la brume, avec tombées de neige ; grosse houle de sud-ouest ; le vent saute au nord ; dans l'après-midi retourne sud sud-est. A 6 p.m. brume épaisse, si bien qu'à 8 p.m. nous mettons à la cape pour la nuit sous voile d'étai, nez à la mer ; brume et neige jusqu'à minuit.

Vendredi, 18 juin.—Le temps s'éclaircit. A 1.30 a. m., nous mettons en route ; tombées de neige par intervalles. A 4 a. m., arrivons à une barrière de glace peu épaisse au delà de laquelle nous voyons l'eau libre. Dirigeons le navire vers l'est et sortons de la glace à 9 a. m. La glace dans laquelle nous avons passé ce matin était composée de grands champs d'une glace bleue recouverte de très peu de neige. Elle était extrêmement dure, et comme il a fallu y lancer le navire à toute vapeur pour s'y frayer un passage, le broiement a été très rude ; neige et pluie toute la matinée. A 3 p m., trop de brume pour marcher, car la glace est profonde tout autour de nous. La glace d'hier et celle d'aujourd'hui paraissent être des haies parallèles à la côte, séparées les unes des autres par l'eau libre. En nous tenant à l'est et en passant par l'une de ces haies nous nous trouvons interceptés par une autre. Passons aujourd'hui plusieurs montagnes de glace d'une dimension extraordinaire ; elles descendent et laissent derrière elles de longs sentiers d'eau libre. La glace que nous avons vue aujourd'hui est vieille et profonde, quelques-unes des banquises flottantes dépassent l'eau de 4 et 5 pieds, ce qui indique qu'elles doivent avoir de 20 à 30 pieds d'épaisseur ; la glace est bleue et dure, et la couche de neige qui la recouvrait est disparue. A 4 p. m. le vent fraîchit de l'oust ; nous bordons la voile d'étai et laissons le navire aller en dérive vers le nord-est dans la glace.

Samedi, 19 juin.—Grand roulis toute la nuit. A 2.45 a. m. nous mettons en route et nous dirigeons vers l'est à travers la glace ; à 7 a. m. arrivons au bord est de la glace. Avons eu beaucoup de misère et reçu plusieurs rudes chocs de la glace. Cette glace était profonde et montrait plusieurs indications de frottement, toute la neige en était disparue. Gros roulis toute la journée. Bordons les voiles d'avant et d'arrière pour affermir le navire. Le thermomètre a monté de 29·7° à 6 a. m. à 30° à 3 p. m. Le vent fraîchit de nouveau du nord-est. Brume ; pas de glace en vue avant l'arrivée de la brume. Nous dirigeons nord. Stoppant en ralentissant par intervalles selon que la brume devient plus épaisse. Passons plusieurs grandes banquises. A 11.45 p. m., la brume était trop dense pour nous permettre de voir en avant, nous stoppons.

Dimanche, 20 juin.—Le temps s'éclaircissant à 3.45 a.m., nous mettons lentement en route; par intervalles la brume est épaisse toute la matinée. A 6 a.m., allons à mi-vitesse. Le vent qui était de nord-est hier saute à nord nord-ouest. A 1.30 le temps s'éclaircit; apercevons une haute terre que nous prenons pour le cap Mugford. Nous y dirigeons avec l'intention de relâcher à Okkak pour un interprête, car on dit que la glace tient rarement à cet endroit, et qu'il y a toujours meilleure chance d'y débarquer plutôt que partout ailleurs sur la côte. En ce moment, 1.30 p.m., nous sommes à 40 milles de cette terre. Nous dirigeons directement vers Table-Head; mais arrivés à 25 milles de terre nous rencontrons un banc de glace fortement serré qui semble s'étendre jusqu'à terre, quoique la brume obscurcisse la base de celle-ci. Au nord la glace s'étend beaucoup plus loin vers le large. Ne voyant aucune possibilité d'avancer, nous dirigeons vers l'est en suivant le bord de la glace. Au nord du cap Mugford nous pouvons voir plusieurs banquises, dont quelques-unes d'une dimension énorme. L'après-midi a été claire et brillante, mais à 7 p.m. la brume revient. Le temps s'éclaircit de nouveau à 8 p.m. Nous avons une belle nuit, aussi claire que le jour; nous pouvons lire facilement sur le pont à minuit.

Lundi, 21 juin.—Longeons le bord extérieur de la glace qui nous pousse plus au large. A 6 a.m., quoique à une quarantaine de milles, nous voyons parfaitement la terre. La glace nous poussant encore vers l'est, nous sommes obligés de nous diriger sud sud-ouest pour doubler un grand banc de glace qui nous barre le passage. Nous y parvenons enfin, et nous reprenons la direction nord-est. Cette glace était profonde et solidement pressée; elle contenait nombre de glaçons. Temps beau et clair. Nous tenons sur le bord de la glace toute la journée. A midi nous étions un peu au nord de Nachvak et à environ 80 milles de terre. Avons trouvé la glace très épaisse lorsque nous sommes arrivés près du corps principal des banquises. A la hauteur des pointes que nous doublons à la vapeur, la glace paraît moins épaisse et plus usée. Nous avons eu deux belles journées le 20 et le 21; temps beau et agréable; cette température paraît avoir de l'effet sur la glace. Sondons à midi—120, pas de fond. Température à 120 brasses 30°, à 60 brasses 29·8°, et à la surface 31°. Aujourd'hui nous avons vu autour de nous plus de signes de vie que depuis notre départ d'Halifax, sous forme d'oiseaux, de marsouins et de physales.

Mardi, 22 juin.—Nuit aussi belle et aussi brillante que le jour. Longeons le bord de la glace jusqu'à 5 a.m., alors que nous trouvant un peu au nord du 61e parallèle nous décidons de profiter du premier bon chenal qui s'offre entre deux glaces pour nous diriger vers l'entrée du district d'Hudson. Nous constatons que la glace marche passablement quand nous y pénétrons. Nous y passons à toute vitesse, sauf lorsque pour virer promptement nous ralentissons ou stoppons, pour reprendre immédiatement une marche rapide. Notre navire s'est admirablement comporté, virant et contournant les bancs de glaces flottantes avec un rapidité étonnante pour un navire à une allure de 8½ nœuds. La glace à travers laquelle nous passons ce matin ne paraît pas être vieille de plus d'une saison. Elle a de 5 à 6 pieds d'épaisseur, et nous y remarquons quelques banquises, de nombreux glaçons et beaucoup de bancs de glace flottante plus profonde et plus vieille. Temps clair et agréable. Comme c'est aujourd'hui le "Jubilee Day", nous hissons tous nos pavillons et faisons le plus grand déploiement possible. Nous remarquons parmi les bancs de glace un grand nombre de pièces plates et unies qui semblent être de formation récente. Cette glace n'a pas plus de 10 pouces ou un pied d'épaisseur, et ne peut s'être formée qu'au mois d'avril ou de mai. Je dois dire que les mares d'eau parmi les glaces plus profondes se sont congelées tout récemment. Cette mince glace est plus poreuse et pas aussi solide que la glace plus vieille. Nous poursuivons hardiment toute la journée; la glace qui paraissait solide en avant s'éloigne et nous donne de fameux passages; çà et là cependant un obstacle se présente sur notre chemin, mais nous n'avons pas à le combattre deux fois. La conduite de notre navire nous enchante tous, surtout sa facilité de manœuvre en contournant à toute vitesse les petits amas de glaces flottantes, en s'insinuant dans les étroites fissures d'eau libre et en s'y frayant un passage. A 5 p.m. nous émergeons dans un grand lac n'offrant aucun vestige de glaces au sud et à l'ouest

aussi loin que notre vue puisse porter, quoique ce ne soit pas très loin, car au delà il y a un banc de brume. C'est sous ce banc que nous comptions aller toucher aux Buttons ou cap Chudleigh. Ralentissant et stoppant, nous donnons un coup de sonde—120 brasses, pas de fond ; nous poursuivons, et à 6 p.m. nous arrivons au Buttons à travers la brume. Au loin dans le nord il y avait aussi un lourd banc de brume, mais de la cage on peut apercevoir la cime de l'île Résolution. Nous sommes maintenant certains de notre situation. La marée commence à descendre et nous aurons bientôt contre nous un courant de 5 ou 6 nœuds. Pendant que nous sommes par le travers des Buttons nous apercevons à environ 5 milles au nord une banquise immense qui semble remplir le chenal et s'étend jusqu'à la côte nord. Nous donnons la route le long du bord sud de cette banquise jusqu'au centre du détroit, et fixons le loch à 8.17 p.m. Cette glace est plus épaisse que toutes celles que nous avons rencontrées aujourd'hui, et elle ne laisse voir aucune eau libre ; quelques bancs et glaçons y sont répandus. Elle descend avec la marée et un petit vent de nord, et se dirige vers les Buttons. Si nous en jugeons par la vitesse qu'elle met à descendre, elle aura bientôt bouché l'entrée du détroit, ou dans tous les cas d'un passage quelconque près des Buttons. Il ne paraît pas y avoir beaucoup de glace en dedans de ces bancs. Depuis notre départ ce matin à 5 heures, nous avons parcouru à la vapeur pour atterrir environ 80 milles en ligne directe, tout cela à travers une glace plus ou moins pénétrable qu'un navire moderne aurait pu traverser sans danger, mais pas aussi directement ni aussi rapidement que nous l'avons fait. A 9 p.m. eau claire en avant. Nous sommes en ce moment par le travers de l'extrémité ouest de la glace que nous avons vue au nord. A 9.40 p.m. nous sortons de la banquise, et nous avons de l'eau jusqu'au détroit. A 10.30 p.m. glace en avant et au sud ; bonne brise d'est et brume épaisse. Nous poussons le navire dans une étroite ceinture de glace profonde et dure d'une épaisseur de 6 à 8 pieds, en grands morceaux angulaires ; les angles sont ébréchés et n'ont pas été arrondis par le frottement. Cette ceinture n'avait pas plus d'un mille de largeur. Il y a trop de brume pour que nous puissions marcher, surtout entourés de glaces comme nous le sommes et avec l'apparence d'une nuit sombre ; nous ralentissons à 10.45 p.m.. A 11.45 le temps s'éclaircit de nouveau, et nous poussons à toute vapeur. Nous avons tué notre premier ours aujourd'hui, immédiatement avant d'entrer dans l'eau libre au large des îles Button.

Mercredi, 23 juin.—Après minuit nous avons été graduellement poussés vers le nord par une grande banquise ; nous trouvant trop près de la côte nord, nous avons dû entrer dans une étendue d'eau libre qui se présentait à nous, et nous nous sommes tenus plus vers le centre du chenal. Cette étendue n'allait pas loin, et depuis 2 a.m. jusqu'à 8 a.m. nous nous sommes frayé un chemin à travers la glace dans une direction ouest. A 8 a.m., entrons dans l'eau libre, ce qui nous permet de suivre notre route. A 9.15 a.m., encore la glace en avant et tout autour de nous ; mais au delà il y a de l'eau libre que nous atteignons après nous être frayé un passage d'une couple de milles à travers une glace plus ou moins pénétrable. La glace que nous avons eu jusqu'ici dans le détroit n'est pas bien tassée ; elle contient peu de glaçons et peu de bancs, et paraît avoir de 4 à 5 pieds d'épaisseur, y compris un pied de neige congelée ; elle ne paraît pas être beaucoup usée par le frottement, les angles en sont ébréchés et non arrondis. Je crois que cette glace vient de la baie de Baffin. Durant la matinée nous avons passé au nord d'une immense banquise dont nous touchons la queue à midi. D'ici, aussi loin que la vue peut porter de la cage, nous ne voyons pas de glace en avant. A midi nous nous trouvons à une vingtaine de milles de la côte nord, et le glacier Grinnell est parfaitement visible.

A 3.15 nous arrivons à une muraille de glace profonde et très tassée et qui, d'après ce que nous pouvons voir, traverse le détroit à partir de la côte nord dans une direction sud-ouest. Nous virons au sud ; elle présente partout la même apparence ; nulle part nous ne voyons d'eau libre. A 6 p.m. cette banquise immense et compacte commence à se diriger S. S. E. Lorsque nous sommes arrivés à cette barrière de glace nous étions presque par le travers de l'île Saddle Back. A 6 p.m. nous amarrons au bord extérieur de la glace et nous commençons à faire de l'eau fraîche. Nous resterons ici jusqu'à demain matin de bonne heure, et nous verrons si la glace s'ouvre

et offre un passage quelconque. La haute terre de la côte nord est très visible à une quinzaine de milles au large; nous voyons très distinctement la partie inférieure ou le sommet du glacier Grinnell, qui remplit la hauteur des terres entre le détroit Frobisher et cette partie du détroit d'Hudson. Ce glacier se décharge dans le détroit Frobisher. La journée a été belle et chaude; vers le soir le temps s'assombrit et promet de la pluie.

La rencontre de cette barrière—qui pour le moment nous paraît impassable—nous a causé une grande contrariété, car jusqu'ici notre passage à travers le détroit n'avait pas été sérieusement obstrué. Pendant plusieurs heures aujourd'hui nous avons filé plusieurs nœuds à la vapeur sur une mer d'été, avec très peu de glaces en vue, lorsque cette barrière a surgi devant nous. C'est la glace la plus serrée que nous ayons vue. Nous allons faire en sorte de ne pas trop nous y enfoncer, et de nous maintenir sur sa lisière jusqu'à ce qu'elle se détache et s'éparpille.

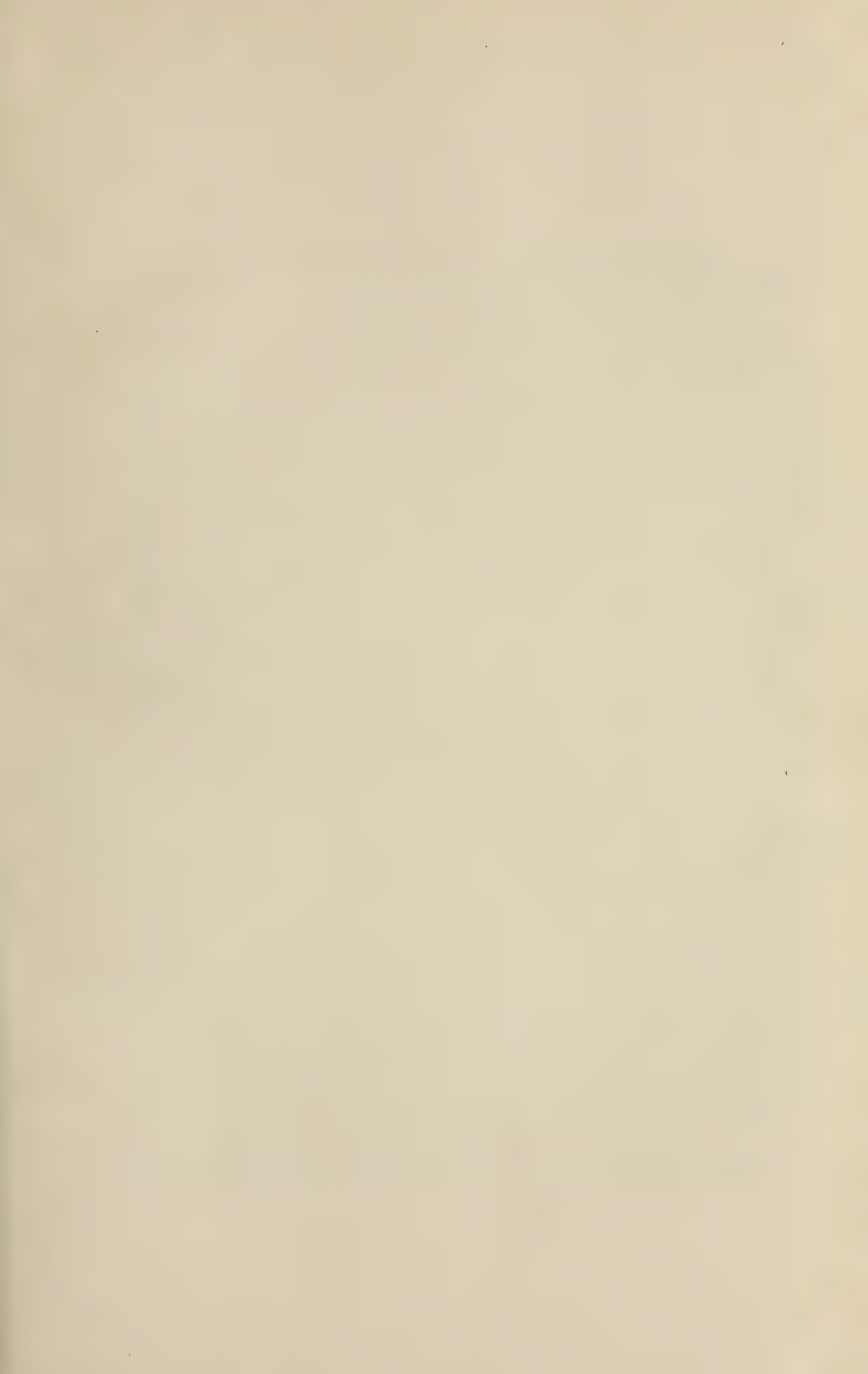
Jeudi, 24 juin.—Aucune apparence d'eau libre devant nous; nous avançons vers le sud en nous tenant sur le bord de la glace. Pendant que nous allons au sud, la tendance de la glace vers l'est augmente. Une fois nous voyons une étendue d'eau libre qui paraissait nous offrir quelque chance de passage, mais après nous y être avancés un peu nous constatons que c'est seulement un trou, et nous revenons sur nos pas pour continuer au sud. D'après les apparences actuelles, cette glace barrerait le détroit du nord au sud, et sur la côte sud elle s'étendrait dans l'embouchure de la baie Ungava et traverserait de là dans la direction du cap Chudleigh. Nous avons très peu modifié notre situation en nous collant au bord de la glace hier soir. A 9 a. m. nous ramenons le navire au point où nous étions arrivés avec la glace hier. A environ 18 milles sud-ouest de Icy-Cove, un banc de brume qui s'était montré toute la matinée au sud-est arrive avec une légère brise de sud-est, et nous l'avons très épais. Néanmoins nous continuons sur le bord de la glace dans une direction nord-ouest, pendant que l'équipage déplace le charbon de la cale dans les soutes, car le navire commençait à donner de la tête. Nous avons consommé une grande quantité de houille depuis le 19, car nous avons beaucoup marché à la vapeur. Longeons le bord de la glace jusqu'à 2 p. m., alors que nous stoppons et jetons la sonde dans 95 brasses à une dizaine de milles au large de la côte nord. La glace est solide sur la côte, pas d'eau libre, et impossible de se frayer un passage ; elle paraît s'avancer en un corps compact vers le nord-ouest. Je ne vois rien à gagner en pénétrant dans cette glace ; elle est plus ou moins profonde, très serrée, et dérive dans la direction où nous voulons aller. Je préfère rester sur le bord du large, et y attendre les événements. La brume s'est élevée de cette côte, bien qu'elle tienne encore au sud. A 8 p. m. nous avançons plus au large et nous plaçons le navire à une distance dans la glace où nous l'amarrons pour la nuit au monceau le plus rapproché. Nous dérivons ferme avec la glace dans une direction nord-ouest, nous étant rapprochés de terre d'environ 6 milles depuis 11 a. m. hier. Petite brise d'est ; temps beau et clair.

Vendredi, 25 juin.—A 3.45 a.m., décidons d'essayer d'avancer. La glace paraît être joliment solide; mais çà et là il y a des pièces de glace moins épaisses. Nous travaillons dans cette banquise jusqu'à 7.35 a.m., alors que trouvant la glace plus profonde et plus solidement entassée, nous sommes forcés de stopper, car il serait inutile de persister. Elle ne montre aucune disposition à s'ouvrir en sentiers ou à se répandre, comme elle le ferait si elle n'était pas prise d'une côte à l'autre ; aussi je considère qu'un navire, quelque puissant qu'il serait, finirait par y être comprimé. Notre dérive a été faible hier soir, mais elle s'est faite un peu vers le sud. Je suis d'opinion que la glace dans laquelle nous sommes en ce moment est la glace de la baie d'Hudson et du canal de Fox. En épaisseur elle varie de 3 à 12 pieds. Il n'y a pas beaucoup de tassement, peu ou point de glaçons, et pas de bancs en dedans. La journée est brumeuse et humide, avec un léger vent de N.-E. La glace entoure le navire toute la journée; nous avons un peu dérivé dans le haut du détroit vers l'ouest. De la guérite nous voyons la haute terre de la Grosse-Ile, que nous estimons se trouver à une cinquantaine de milles. A 6.30 p.m., la glace paraissant un peu plus lâche, nous allons en avant et nous faisons une assez bonne marche. Une partie de cette glace était comparativement mince et pourrie et nous y passons assez vite,



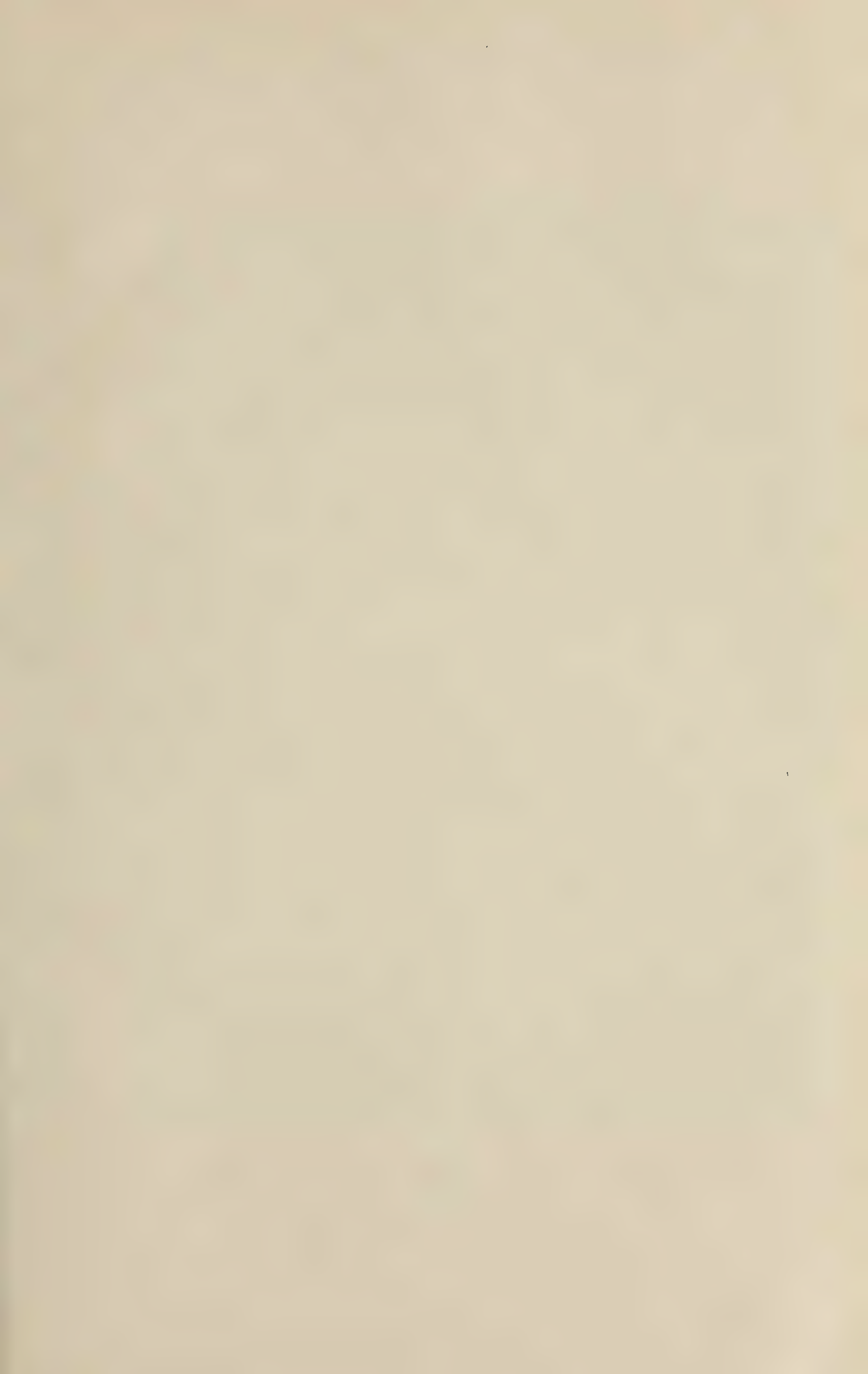


PERCEMENT DE TROUS DANS LA GLACE POUR Y PLACER DE LA POUDRE AFIN DE DÉGAGER LE GOUVERNAIL ET LA POUPE (30 JUIN.) [13





LE *DIANA* DANS LA GLACE—SE DIRIGEANT VERS LE SUD (30 JUIN).



SE DIRIGEANT VERS LE NORD (2 JUILLET).

[13]





ALLANT À L'EST—PRESSION ENTRE DEUX AMAS DE GLACE (2 JUILLET). [13]

mais elle est mélangée de morceaux épais qui nous arrêtent et que nous finissons par enfoncer. Il y a aussi un grand nombre de battures de glace. Je suis d'opinion que cette glace vient de l'intérieur vers l'ouest, et non pas de la baie de Baffin. Elle est bien différente de celle que nous avons rencontrée le long du Labrador, et de celle à travers laquelle nous avons passé en entrant dans le détroit d'Hudson. Nous avons eu un peu de pluie ce matin. Une bonne grosse pluie chaude aurait plus d'effet que n'importe quoi sur cette glace. Avons assez bien avancé jusqu'à 10.45 p.m., alors que nous fûmes arrêtés par de grand morceaux solides qui nous forcèrent à reculer et à enfoncer; ne faisant pas de progrès perceptible, nous stoppons en attendant que la glace se détache un peu.

Samedi, 26 juin.—Pas de changement. Par intervalles, vents frais d'est et de nord-est; la glace dérive lentement en haut du détroit. Comme la partie la plus étroite du détroit est en avant de nous, à partir de la Grosse Ile jusqu'à l'île du Prince de Galles, nous croyons que la glace va se resserrer à mesure qu'elle dérive. Tous mes officiers, qui ont fait de longs services dans les glaces, disent que ce refoulement est trop solide pour que nous puissions passer à travers. Il serait certainement inutile de l'attaquer pour le moment. A 8 p.m., forts vents d'est et de sud-est aujourd'hui. Derrière nous la glace a refoulée et nous sommes engagés. Aujourd'hui, nous avons dû recourir à la poudre pour protéger notre gouvernail; il a été dégagé pendant quelque temps, mais la pression continue. La glace que nous avons fait sauter avait de 10 à 15 pieds d'épaisseur. Nous pouvons voir de l'eau libre en arrière de nous, mais pas du tout vers les côtes ni en avant. Les apparences indiquent qu'il y a une immense banquise en avant en haut du détroit. Nous n'avons pas eu de grands vents d'ouest depuis notre départ d'Halifax.

Samedi, 27 juin.—Pas de changement. Toujours amarré et dérivant un peu au nord-ouest. A 6 a.m., avons vu Grosse-Ile, ainsi que le mirage de la terre sur la rive sud; pas de signe d'eau libre, excepté à l'est. Journée chaude et brillante; la glace fond considérablement. La glace semble se desserrer avec la reflux, et se resserrer avec le flux de la marée.

Lundi, 28 juin.—Il a gelé très fort la nuit dernière. Ce matin, les étangs étaient recouverts d'une couche de glace d'un quart de pouce d'épaisseur. A 10 a.m., cette glace avait fondue. Des hommes qui sont allés à une certaine distance du navire sur la glace disent qu'elle est très épaisse et passablement amoncelée. Equipage occupé à remplir les réservoirs d'eau douce.

Mardi, 29 juin.—La journée commence chaude et calme. La glace donne quelques signes de s'éparpiller. Le beau temps des derniers jours l'a considérablement travaillée. Avons jeté la sonde aujourd'hui, 135 brasses, fond 29 degrés; à 55, 29 degrés 3 minutes, et à la surface, 33 degrés, fond dur. A 3 h. 15 p. m. une légère houle commence à se faire sentir du sud, et nous en profitons pour pousser en avant. La glace s'est amollie et brisée considérablement; il y a cependant de grandes pièces d'une glace plus solide qu'il nous faut contourner ou enfoncer. A 5.45 p. m., arrivons à une barrière de glace que nous ne pouvons pas pénétrer. Il paraît y avoir ici un amoncellement de glaces très tassées dont quelques-unes ont plus d'un mille de circonférence. Pendant quelque temps nous essayons de nous en éloigner, mais impossible, car elles se rassemblent trop rapidement. Ce soir nous envoyons des hommes mesurer l'épaisseur des monceaux qui nous entourent: cette épaisseur est de 5 à 10 pieds. La glace flotte à une hauteur de 1 à 5 pieds au dessus de l'eau; sa formation en batture lui fait atteindre la plus grande hauteur. Toute la glace qui nous entoure, spécialement en avant, est considérablement tassée; empilée sous toutes les formes imaginables, il est extrêmement difficile d'y entrer, et pas un navire n'y pourrait pénétrer. Aujourd'hui nous avons pu voir très distinctement la terre des deux côtés: Grosse-Ile et la baie en arrière au nord, et la terre sur le côté sud à partir de la baie Stuhart vers l'ouest; mais pas d'eau visible, ni de teinte bleue. Je crois que la glace profonde que nous avons en ce moment devant nous a été formée par la rencontre de banquises que des vents ou des courants contraires ont

fait se rejoindre. Si j'en juge par sa condition, la plus grande partie existe depuis plus d'une saison.

Mercredi, 30 juin.—Bon vent de E.S.E. depuis minuit. Glace très serrée tout autour. A midi, nous jetons la sonde, 137 brasses, 29° au fond; 29° à 57 brasses et 33.5° à la surface. A 1.15 p. m., la glace semble se détacher un peu ; nous mettons à la vapeur et poussons en avant ; la glace s'ouvre un peu plus à mesure que nous y pénétrons. Les amas sont d'une grande étendue et très épais, et il nous faut beaucoup de temps pour faire une évolution. Continuons à y travailler jusqu'à 6.15 p.m., alors que la glace se referme, et nous ne pouvons plus avancer. Nous sommes en ce moment à 15 milles environ de la Grosse-Ile, dont l'extrémité est se trouve par le travers. La journée a été humide et froide, avec fort vent de E.S.E. A 9.30 p. m., la glace commence à s'amasser, et nous sommes vivement pressés. Un grand monceau est poussé sur notre sabord, et le navire est soulevé de 4 pieds par la poupe. Il subit une forte pression qui nous cause beaucoup d'inquiétude, car la glace est si impénétrable que nous ne pouvons rien faire.

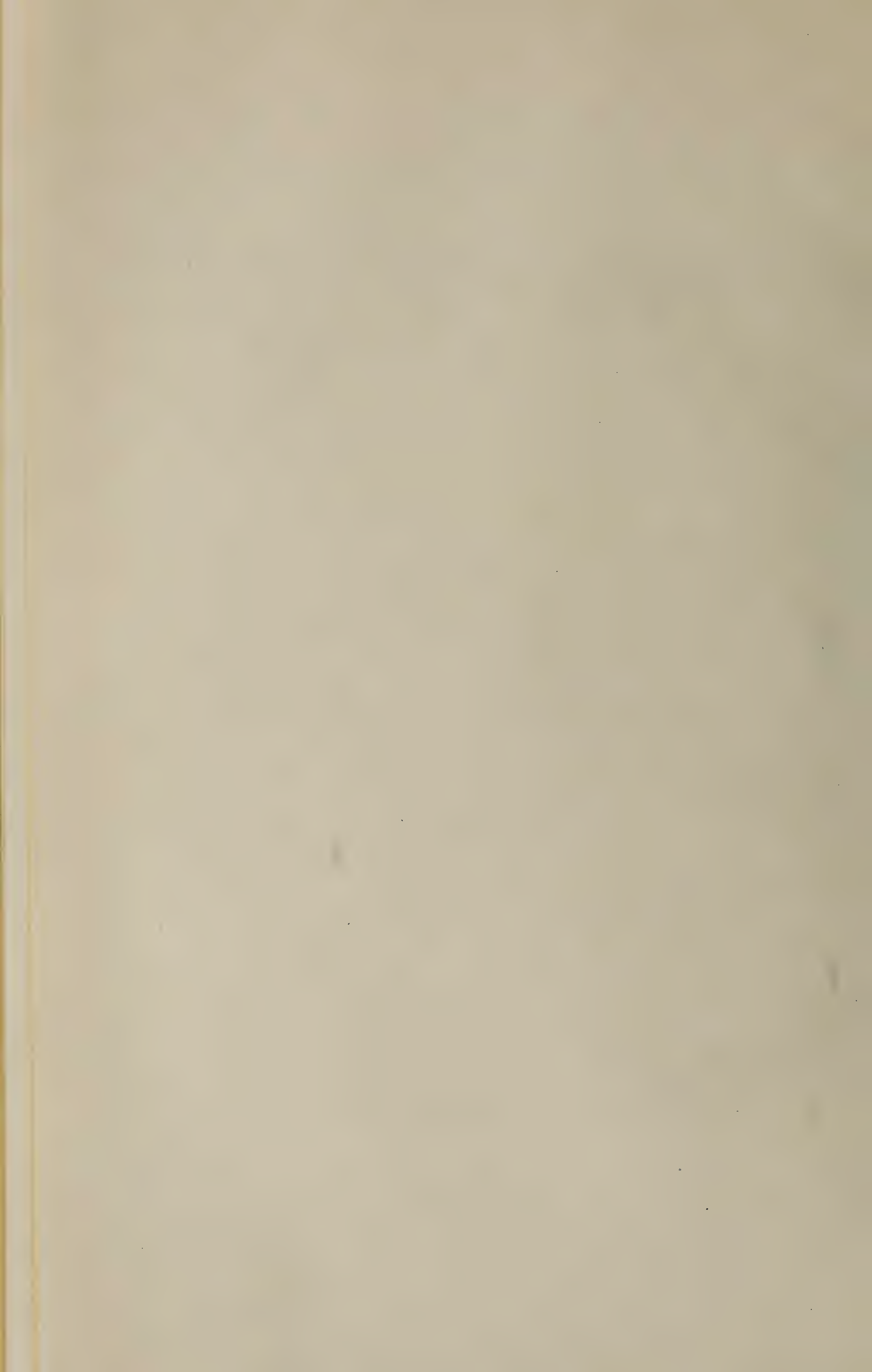
Jeudi, 1er juillet.—La pression continue jusqu'à 1.30 a.m. Le refoulement cessant, le navire s'abaisse et revient à flot. La glace s'est considérablement amassée pendant la nuit sous la poussée d'un fort vent de S.-E. A 10 a.m. le refoulement recommence. Nous faisons préparer les chaloupes et avertissons l'équipage dans le cas où il nous faudrait quitter le navire. A 7 p.m. nous n'avons pas eu de refoulement depuis midi; de tous côtés la glace paraît aussi serrée qu'elle peut l'être. Elle nous a rapproché de la Grosse-Ile plus que nous l'étions hier soir. Nous avons eu du brouillard jusqu'à 4 p.m., alors qu'il s'est dissipé, et le temps est devenu beaucoup plus froid. Vent toujours frais par bouffées de S.-E. ; glace serrée et s'amassant tout autour. Le navire est incliné à tribord par un amas qui passe, et soulevé de 4 pieds hors de l'eau.

Vendredi, 2 juillet.—Pas beaucoup de refoulement durant la nuit ; mais à 9.45 a.m. un énorme glaçon qui était en arrière arrive soudainement avec la marée et le vent, et, chassant la glace plus petite ou la séparant en deux, nous prend par la poupe; notre gouvernail est tordu et brisé un peu au-dessous de la ligne d'eau. Nous poussons le navire aussi loin que nous le pouvons dans un grand amas qu'il y avait en avant. La glace s'amasse sur nos deux côtés ; pendant un certain temps nous restons impuissants, nous attendant que le refoulement suivant emporterait notre poupe : il n'en fut rien, heureusement, et nos craintes se calmèrent. L'équipage avait été averti de se tenir aux chaloupes, nos munitions avaient été amenées sur le pont, prêtes à être jetées sur la glace, et, ainsi préparés, nous attendîmes la marée. Il soufflait une fraîche brise de S. S.-E., avec tendance à tourner plus au sud. Nous sommes à environ 8 milles au sud de l'extrémité est de Grosse-Ile. A 6.15 p.m., deux Esquimaux et trois femmes de la Grosse-Ile vinrent à notre bord ; nous les avions vu sauter et escalader les monceaux de glace avant leur arrivée. Deux des femmes portaient des enfants nus dans leurs manteaux; ils ne paraissaient pas sentir le froid, tandis que nous qui étions emmitouflés, nous grelottions, car le temps était humide et froid. Ils ne purent nous donner aucun renseignement sur la glace; ils avaient très peu de choses avec eux et paraissaient très pauvres ; ils nous dirent qu'ils avaient laissé d'autres de leurs compagnons à terre sur l'île ; nous leur donnâmes de la nourriture et du tabac. Le soir la glace s'est de nouveau entassée autour de nous, et nous avons été encore une fois soulevés hors de l'eau ; cependant, il n'y a pas eu de refoulement, et à minuit tous se retirèrent, sauf le quart, éprouvant plus de sécurité que nous n'en avions eue.

Samedi, 3 juillet.—A 4 a.m. la glace fait mine de s'en aller; d'immenses morceaux surgissent de dessous le navire, et ce dernier est bientôt remis à flot; la masse qui nous a fait des avaries hier avait à peu près trois quarts de mille de circonférence et, d'après les mesurages que nous en avons pris sur plusieurs points, de 12 à 13 pieds d'épaisseur. Elle était unie, et ne s'était pas beaucoup amoncelée avant de refouler sur nous. A 4 a.m., cinq autres Esquimaux sont venus à bord : un homme, une femme et trois enfants; il nous a fallu leur donner à manger en arrivant, car

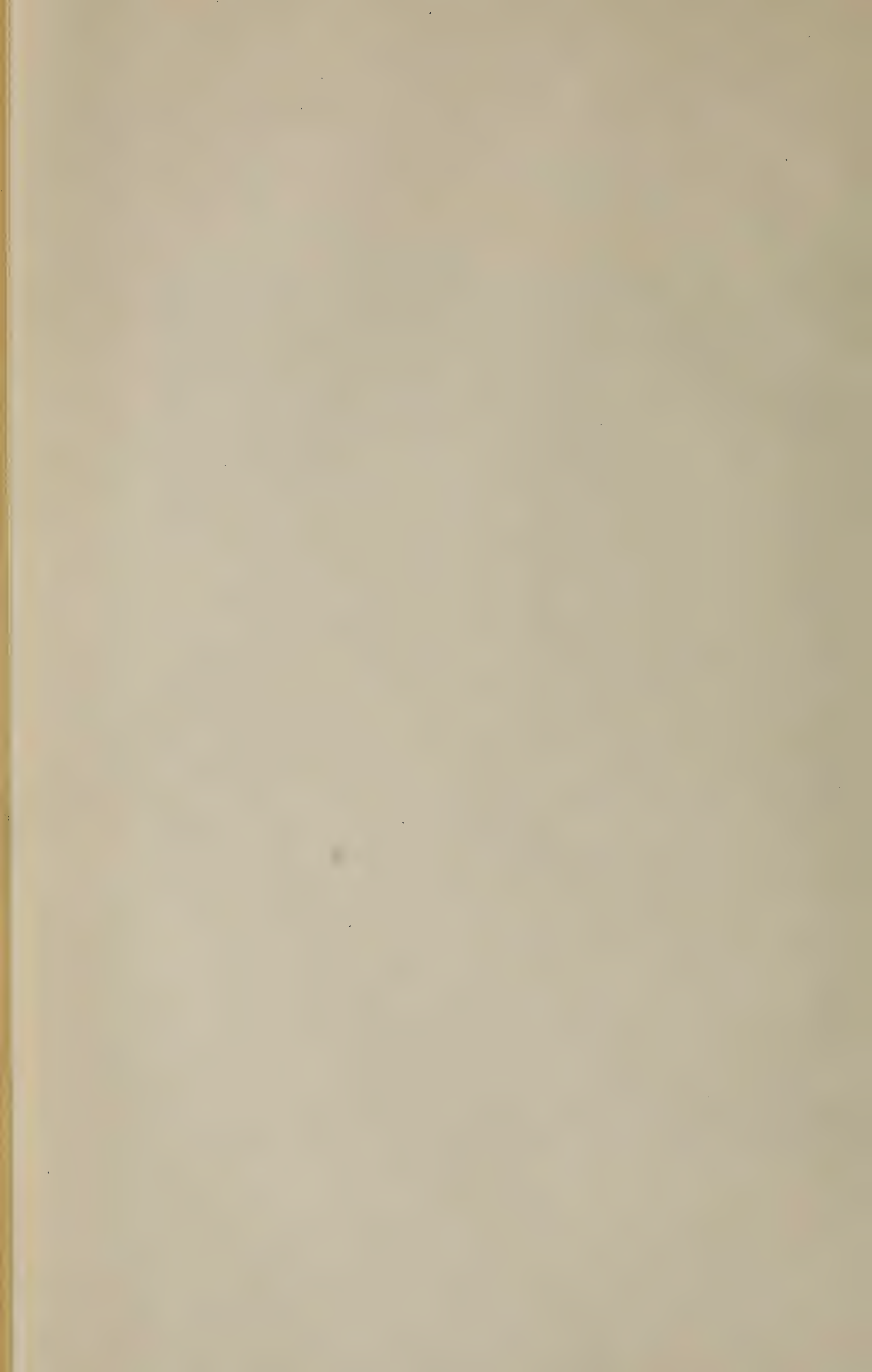


ESQUIMAUX DE GROSSE ILE—PLUSIEURS INDIGÈNES VIENNENT À NOUS APRÈS AVOIR PARCOURU 10 MILLES SUR LA GLACE (3 JUILLET).





EXTRÉMITÉ EST DE GROSSE ILE, DÉTROIT D'HUDSON (3 JUILLET). [14]







À L'EST (8 JUILLET).

ils étaient fatigués et passablement épuisés après leur voyage sur la glace. Ils nous dirent que l'un des leurs a été tué il y a quelques jours par l'explosion d'un fusil. Ils ne pûrent nous renseigner sur le capitaine Spicer et son poste de pêche à la baleine qui se trouve à quelques milles à l'ouest d'ici. La glace s'étant un peu détachée, nous vîmes à nos avaries : le navire est étanche et sa coque intacte ; le gouvernail est brisé et tordu à la ligne d'eau, les deux aiguillots d'en haut étant cassés ; la cape du gouvernail qui a été tordue est une pièce de chêne de 14 pouces carrés. Nous avons remis la partie inférieure du gouvernail en place, et l'avons assujétie temporairement au moyen d'une courroie de fer ; nous ne monterons pas un nouveau gouvernail avant d'être sorti des glaces. La glace se desserrant un peu, nous faisons monter la vapeur et changeons de position, avançant d'un mille dans ce qui paraissait être une glace plus molle. De la cage nous pouvons voir distinctement la haute terre du détroit du Prince de Galles, mais nulle part nous ne voyons d'eau libre. La glace remonte toujours le détroit, et à 10 a.m. nous pouvons apercevoir la balise sur la falaise du goulet Ashe ; le goulet lui-même se trouve à tribord. Pour la première fois que nous sommes dans le détroit, nous avons un léger vent d'ouest. Le baromètre qui avait baissé de $\frac{5}{10}$ hier a monté aujourd'hui. Nous avons invité nos Esquimaux à nous quitter et à s'en aller à terre, mais ils ne s'en souciaient point. A midi, cependant, ils sont partis ; ils avaient avec eux quelques très bons échantillons de mica qu'ils avaient apportés de quelque part autour des rivages de la terre de Baffin derrière la Grosse-Ile. Avant de nous quitter ils essayèrent de nous expliquer qu'il n'y avait personne à l'ancien poste du capitaine Spicer, et que celui-ci en était parti depuis longtemps. La glace mollit encore vers 4 p.m., et nous parcourons à la vapeur une courte distance pour éviter quelques gros amas dont la proximité nous devenait désagréable. Nous amarrons à un petit morceau de ce qui nous paraît être une glace plus molle, mais ces grands amas nous environnent, et il nous devient difficile de les éviter. Le baromètre, qui avait baissé hier, commence à monter et indique vent d'ouest. C'est ce que nous voulons pour passer à travers l'amoncellement que nous avons devant nous. Jetons la sonde à 160 brasses : température au fond et à mi-profondeur, 29°, à la surface 33°, dans l'air 40° ; fond dur.

Dimanche, 4 juillet.—Vers 12 a.m., le vent s'élève du sud-est, avec pluie et brouillard, et la glace s'amasse autour du navire. Le baromètre baisse. A 7 a.m., la glace se resserre, mais le navire se trouve bien situé, ave cun amas de glace molle à tribord, et n'est pas pris. Rafales de vent, grosse pluie ; mais ne pouvons voir très loin. A 8 p.m., la glace nous serre très vivement, jusqu'à 10 p.m., alors que se brisant à bâbord et passant sous le navire, elle lève celui-ci de 5 pieds hors de l'eau. Il y eut un moment, où très inquiets, nous nous sommes préparés à quitter le navire.

Lundi, 5 juillet.—A 8 a.m., la glace commence à se détacher du navire. Vents d'est à sud-ouest, avec pluie et brume par intervalles ; vers le soir, la brume remonte assez pour nous permettre de voir Grosse-Ile. Nous constatons que nous avons dérivé d'une dizaine de milles au nord-ouest, et que nous sommes en ce moment à environ 5 milles de terre, un peu à l'ouest de la balise. Le soir, la glace commence à surgir en grandes quantités de sous le navire, qui revient à flot. Le baromètre, qui avait baissé depuis hier, commence à remonter. Aucun signe d'eau libre ; aussi loin que nous pouvons voir, la glace est devenue très compacte, bien qu'elle ne se soit pas formée en batture aujourd'hui. Elle se répand évidemment vers l'est, et sa pression contre les côtes de Grosse-Ile diminue.

Mardi, 6 juillet.—L'élévation du baromètre nous avait fait espérer un vent d'ouest à nord-ouest et un temps serein, mais il n'en a rien été. Vers 3 p.m., il nous arrive une petite bourrasque de nord à nord-ouest, avec neige et grésil. La glace est très serrée autour de nous, mais il n'y a pas de batture. Nous sommes en ce moment au vent de la glace, de sorte que comme il ne s'en trouve pas un grand corps entre nous et Grosse-Ile, nous ne sommes pas en grand danger d'être pris. Si le vent continue, nous pouvons espérer un passage d'eau libre ou de glace molle le long de la côte vers le nord. La glace qui nous entoure est très profonde, et des mesurages nous font constater qu'elle a en plusieurs endroits de 6 à 20 pieds d'épais-

seur. A 2.20 p.m., elle commence à se répandre un peu, et de suite nous travaillons ferme à avancer jusqu'à 4.30 p.m., alors qu'elle se resserre et ne laisse plus aucune ouverture devant nous. Nous stoppons dans un endroit où la glace nous paraît molle. Le navire paraît redevenir lui-même aujourd'hui; les manœuvres se redressent d'elles-mêmes. Nous réparons le gouvernail. A 6.30 nous conduisons le navire dans un meilleur mouillage, car deux gros morceaux de glace sont venus se loger à bâbord. En ce moment nous dérivons vers le sud avec la banquise en dérive.

Mercredi, 7 juillet.—La journée débute avec du brouillard; vers 10 a.m., il se dissipe un peu, et nous voyons la terre. Nous sommes à une douzaine de milles de Grosse-Ile et à 10 milles sud-est de l'endroit où nous étions hier. Au large la banquise est plus profonde qu'auprès de nous, et les amas sont plus grands. A 7.45 p.m. le baromètre a baissé de $\frac{2}{10}$, et il pleut très fort en ce moment. La glace s'amoncelle, mais elle ne se forme pas en batture. Un amas d'une grosseur extraordinaire est venu se ranger à notre bâbord, et nous avons dû manœuvrer de l'avant et de l'arrière pour en sortir.

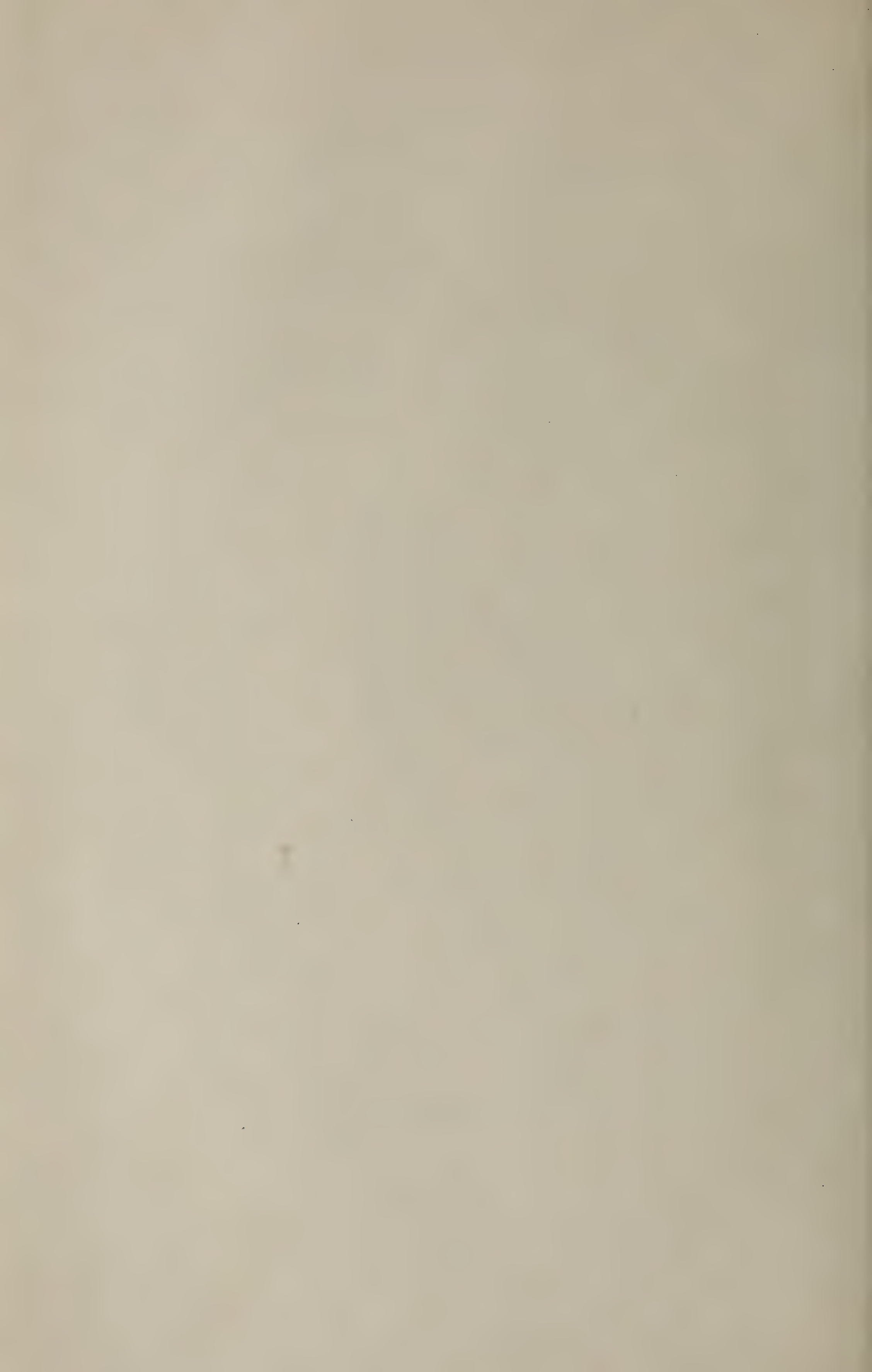
Jeudi 8 juillet.—A 6 a.m., le vent porte plus au nord-ouest. Pendant la nuit, nous avons été poussés tout près de l'extrémité orientale des îles Savage. Il y a évidemment une forte marée dans les chenaux de ces îles, car deux fois elle nous a emporté dans cette direction. Une glace profonde et de grands glaçons nous serrent de près A 5 a.m., nous apercevons, de la guérite, l'eau libre, et nous nous y dirigeons de suite. Travail extrêmement difficile d'abord; mais à force de jouer de l'éperon, nous avançons graduellement, et à 9 a.m. la glace devient plus molle, et notre marche s'accélère. Nous avons remarqué que toute la glace profonde est amassée en battures; presque partout ces formations sont invisibles; mais en plusieurs endroits où la glace est évidemment vieille et s'est amassée depuis quelque temps, très problement depuis plus d'une saison, il est difficile de saisir les lignes de séparation, mais un examen minutieux les fera découvrir. Nous avons vu des monceaux de glace épais de 30 à 40 pieds, mais cette épaisseur est faite de plusieurs couches, de 6 à 7 couches de glace amassée. Dans le détroit je n'ai pas vu de glaces ayant plus de 6 pieds d'épaisseur formée par la seule congélation, et la plus grande partie mesure de 3 à 6 pieds. En recevant un coup sec et direct, ces morceaux de glace se brisent et se détachent en différentes couches qui viennent se ranger en bouillonnant de chaque côté du navire. Vers midi nous voyons la glace s'éloigner un peu plus dans une direction sud-ouest; nous poussons ferme. Le vent fraîchit du nord-ouest, avec brume par intervalles. Aujourd'hui le *Diana* a subi des assauts auxquels un navire à fret ordinaire n'aurait pu résister un instant. A 3.15 p.m., la glace se reforme, et nous ne pouvons plus avancer. De plus, il nous arrive un épais brouillard avec brise de nord-ouest. En ce moment, 5 p.m., nous sommes à environ 26 milles sud-ouest en amont des îles Savage. La glace est très serrée et dérive en bloc du détroit.

Vendredi, 9 juillet.—La glace est restée compacte toute la nuit; le navire s'y maintien à l'aise; pas d'écrasement ni de balancement; la masse entière des glaces dérive constamment vers l'est, et les marées, les courants et les remous ne paraissent pas la contrarier. A 7.30 a.m. elle commence à manifester des tendances à se détacher. A. 8 a.m. nous avançons à la vapeur. La glace est plus serrée qu'hier et ne se détache pas autant. Le vent, qui était nord-ouest pendant la matinée, redevient nord-est cet après-midi. A midi, brume très épaisse, en sorte que nous ne pouvons plus avancer. Nous éteignons les feux, et nous stoppons à 12.10 p.m.

Samedi 10 juillet.—Pas de changements dans la glace la nuit dernière. Elle était fermement serrée autour du navire, et les monceaux étaient trop épais et trop grands pour songer à les pénétrer. A 8 a.m. elle commence à mollir, et à 8.15 nous avançons à la vapeur. Vers midi elle se détache d'avantage, et nous avons quelques bons chenaux. Continuons à travailler au centre du détroit, en nous dirigeant légèrement vers la rive sud-ouest. Le navire donne et reçoit des heurts dont quelques-uns assez violents pour jeter à terre ceux de nos gens qui n'étaient pas en garde et solides sur leurs pieds. A 6.30 p.m. nous apercevons de l'eau libre en avant. A



LE *DIANA* DANS LA GLACE AU LARGE DE LA BAIE SANDWICH SE DIRIGEANT VERS LE NORD (10 JUIN). [16]





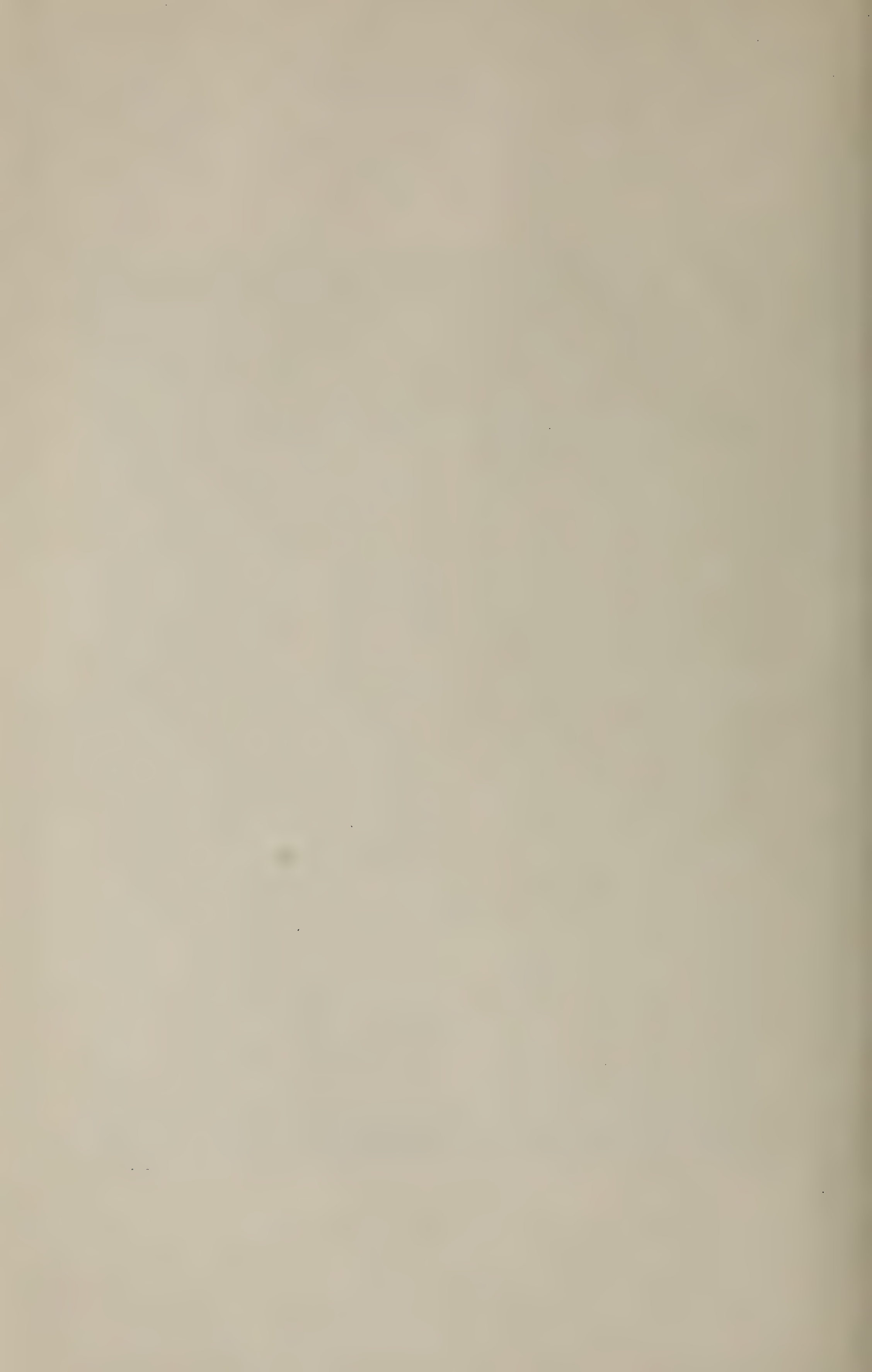
LE *DIANA* DANS LA GLACE (24 JUIN).



BARRIÈRE DE GLACE A TRAVERS LE DETROIT (23 JUIN).

S'étendant depuis l'île Saddle-Back au nord jusqu'à Hope's-Advance sur la côte sud.

[16]



VERS LE NORD À LA HAUTEUR DU CAP WOLSTENHOLME (12 JUILLET). [16]



À LA HAUTEUR DU CAP WOLSTENHOLME (12 JUILLET).



VERS LE SUD-EST (9 juillet).



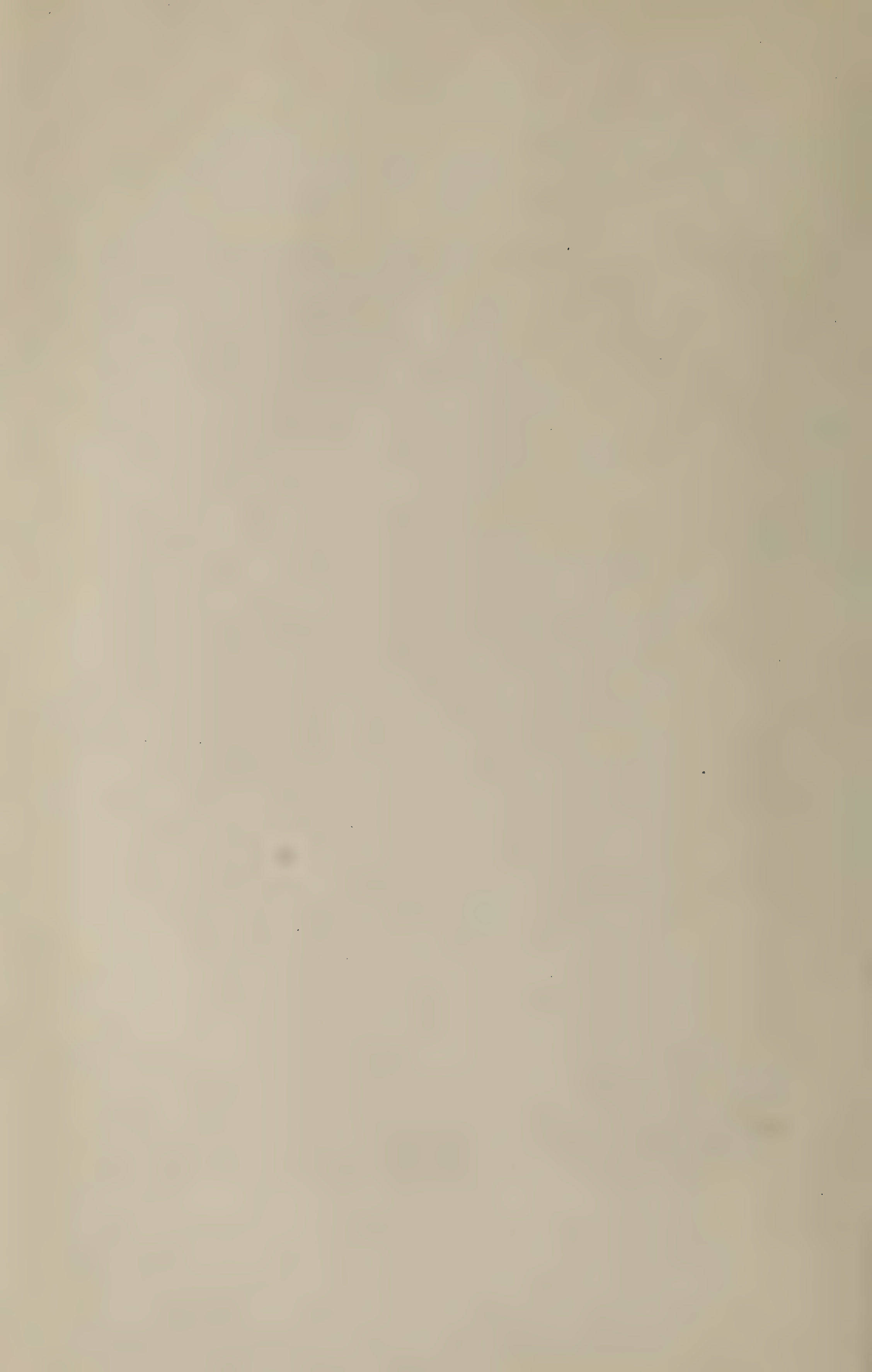


VERS L'EST (9 JUILLET).

16]

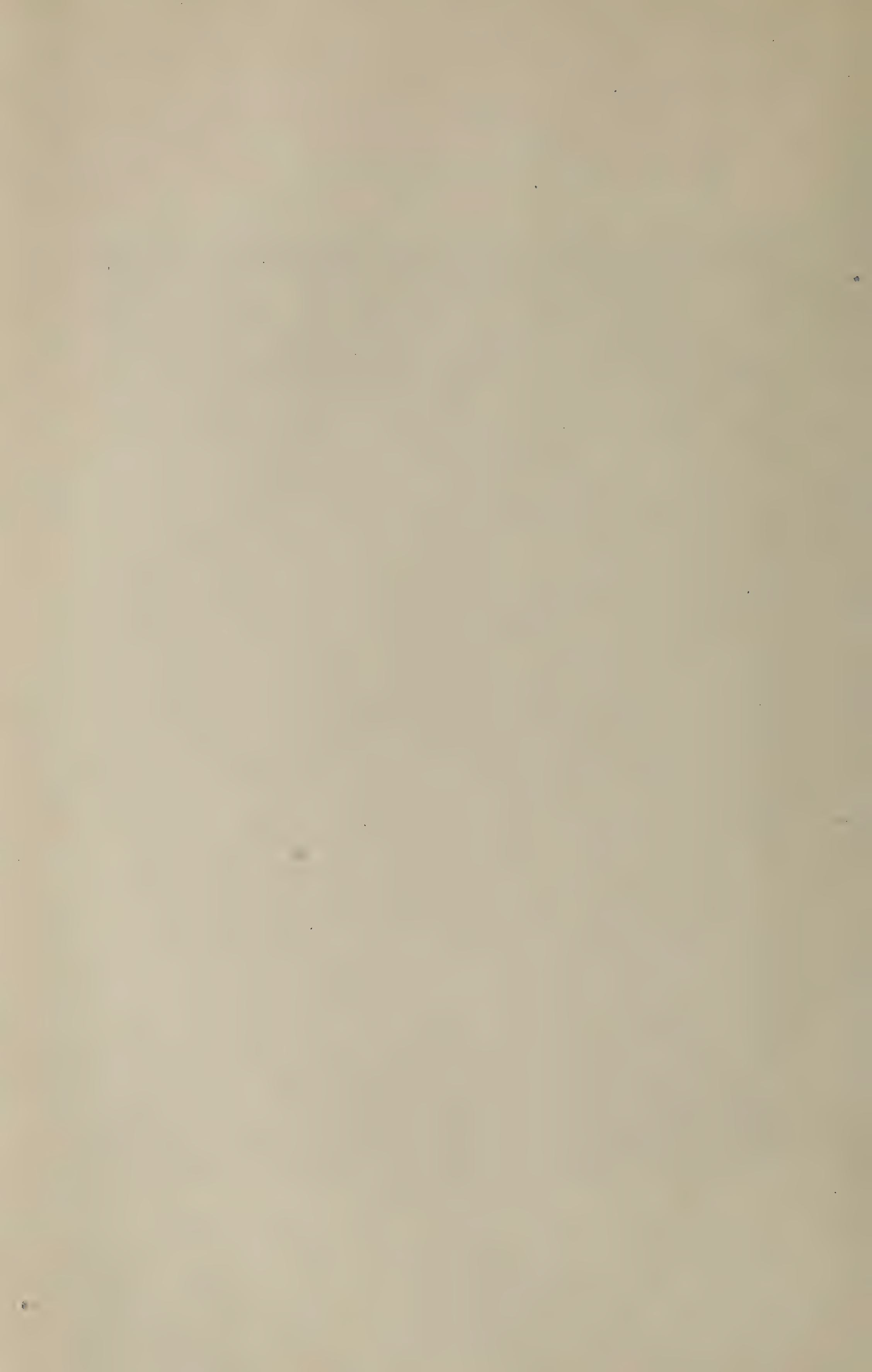


VERS LE SUD (15 JUILLET).





AU NORD-OUEST VERS L'ILE SALISBURY (15 JUILLET). [16]





BANCS DE GLACE ALLANT AU NORD-EST, À 20 MILLES AU LARGE DE LA COTE SUD (18 JUILLET). [16]



9.15 p.m. nous étions sortis des glaces et marchions à toute vapeur dans l'eau libre. Nous prenons la route nord vers l'est pour nous mener à 20 milles au nord de l'extrémité orientale de l'île Charles. A 11 p.m. nous commençons à rencontrer des pièces de glaces éparses, et nous voyons de la glace en avant. Le temps devient brumeux.

Dimanche, 11 juillet.—A 12.20 a. m. brume épaise et glace profonde tout autour du navire ; nous amarrons à un glaçon pour attendre que le temps s'éclaircisse. A 4 a. m. la brume s'élève ; allons en avant de suite. Très peu de glaces brisées, tous de gros glaçons ; la glace est plus épaisse que celle à travers laquelle nous avons passé hier. A 6.30 a. m. la glace se desserre encore ; avançons immédiatement. La glace est toute composée de gros glaçons fortement amassés ; la plus grande partie a de 20 à 40 pieds d'épaisseur et se compose de couches dont chacune est épaisse de 4 à 6 pieds. En ce moment nous voyons distinctement la rive occidentale, et nous perdons de vue Grosse-Ile que nous voyions si bien hier. Vers midi la glace devient beaucoup plus pénétrable et plus disséminée, surtout vers la rive sud. A 4 p. m. nous voyons de l'eau libre devant nous, dans la direction de l'île de Wegg. A 7 p. m. nous sortons de la glace dans l'eau libre qui s'étend tout le long de la rive orientale de l'île Charles, maintenant très visible en avant. Nous émergeons de la glace à une vingtaine de milles au large de la rive occidentale vis-à-vis l'île de Wegg. L'eau libre paraît s'étendre au loin vers le nord et l'ouest. Nous donnons la route pour passer à une dizaine de milles au large du bord oriental de l'île Charles. Belle soirée avec beaucoup de mirage, calme. Par le travers de l'extrémité orientale de Charles à 9 p. m.; nous avançons le long de la rive nord-est de l'île à environ 5 milles au large, la banquise se trouve immédiatement en dehors, au nord-est. A 11.30 p. m. par le travers de l'extrémité occidentale de l'île. Nous dirigeons vers le cap Digges.

Lundi, 12 juillet.—Après minuit nous rencontrons parfois un peu de glace épaise, mais rien pour nous empêcher d'avancer à pleine vitesse; la brume couvre les hautes terres du cap Westenholme. A midi, par le travers du cap ; nous nous trouvons à environ 4 milles au large ; glace en avant et tout près de nous au nord-ouest ; la glace en avant n'est pas très compacte. A 2 p. m., nous trouvant par le travers du cap Digges, il survient un brouillard épais ; nous stoppons, amarrons à un gros glaçon et commençons à prendre de l'eau douce. A 5.15 p. m., le brouillard se dissipe et nous mettons en route pour descendre le chenal entre le cap Digges et l'île Mansfield dans l'eau libre de la baie d'Hudson ; çà et là un peu de glace profonde, mais elle est éparse, et nous pouvons marcher à toute vapeur. A 8.10 p. m. il survient une brume très dense, et à cause de la glace éparse répandue un peu partout, nous stoppons en attendant que la brume se dissipe.

Mardi, 13 juillet.—Brouillard toute la nuit. A 4 a. m., il se dissipe, et nous partons immédiatement. Nous avons très peu dérivé pendant la nuit; nous sommes à peu près au même endroit, du cap Digges, qu'hier soir avant la brume. Petite brise du sud et temps sombre. Nous allons faire un tour dans la baie entre l'île Mansfield et la côte du Labrador pour voir ce qu'est la glace ; nous y trouvons une glace peu épaisse, très pénétrable et éparse ; nous y passons à toute vitesse sans misère, ce que tout navire pourrait du reste faire sans danger par un temps clair ; cependant, il y a çà et là de gros glaçons qu'il s'agit d'éviter. A 10 a. m., nous changeons de route et nous dirigeons vers le nord de l'île Mansfield, afin de visiter le détroit entre Mansfield et l'île Southampton. Jusqu'ici nous n'avons pas vu de glaces comme celles que le capitaine Gordon dit (*voir* son rapport de 1884, pages 193 et 197) avoir rencontrées entre Salisbury et l'île Nottingham et avoir vues du haut d'une colline sur l'île Nottingham. Aussi loin que nous sommes allés nous avons constaté que le détroit contenait, entre les îles Mansfield et Southampton, une grande quantité de glaces isolées très imbibées d'eau qu'un fort vent du sud chassait au nord. Ces glaces sont minces pour la plupart, très peu ramassées, et ne peuvent faire grand obstacle à la navigation. Un navire ordinaire pourrait y passer sans danger, et elle est si éparse qu'il pourrait facilement y tenir la route. A 2 p. m. nous donnons vent devant pour passer entre les îles Digges et Nottingham, et con-

tinuer vers la côte et débarquer le Dr Bell au Cap King George. Nous ne rencontrons pas de glace pour la peine et nous marchons à toute vitesse, ne déviant de notre route de temps en temps que pour éviter ce qui nous paraissait être des pièces de glaces trop épaisses. Le vent fraîchit rapidement durant l'après-midi; temps sombre; ne pouvons voir très loin. Apercevons l'île Digges à 8.30 p. m. En ce moment, le vent souffle presque en tempête; nous décidons de rester à l'abri de la haute terre de Digges; à 10 p. m., nous amarrons sous le vent d'un glaçon tout près de terre, laissant fonctionner tranquillement nos machines pour nous maintenir à couvert de l'île. Une glace peu épaisse passe rapidement en dehors à nord-est. Aujourd'hui, la température de l'eau dans la baie était de 34·5° à la surface; le thermomètre indiquait 45° à l'ombre sur le pont.

Mercredi, 14 juillet.—Vent violent jusqu'à 5 a.m. Nous démarrons et donnons la route pour passer au sud et à l'est des îles Nottingham et Salisbury, notre intention étant de traverser à la côte nord pour débarquer le Dr Bell au Cap King Charles ou près de là; toute la matinée le temps devient de plus en plus brumeux. A 1 p.m., trop de brouillard pour continuer de marcher; nous ne pouvons rien voir des îles Nottingham ou Salisbury. Depuis notre départ de Digges ce matin, nous avons suivi une route régulière, n'ayant qu'à faire quelques embardées pour éviter les plus gros glaçons. La glace que nous avons rencontrée était formée en ceintures, avec de larges passages d'eau libre. Elle était mince, imbibée d'eau et usée; elle venait évidemment de la baie, et n'importe quel navire aurait pu la traverser aussi aisément que nous l'avons fait; elle s'est considérablement usée durant les quatre derniers jours. Une grande partie des glaces que nous avons vues aujourd'hui étaient décolorées et sales; sur quelques-unes nous avons remarqué du sable et du gravier; la plupart, cependant, étaient couvertes d'un varec comme celui que nous avons dàjà vu sur la glace dans le détroit. Aujourd'hui comme hier, l'équipage est occupé à transporter le charbon de la cale dans les soutes. 8 p.m., encore brouillard épais; amarrons le navire à un gros glacier. Nous paraissons dériver vers le sud-est. Nons avons eu de la pluie fine, avec air frais de nord-est. A 8.30 p.m., sondons dans 115 brasses; roches, 29° au fond. A 9 p.m. la brume se dissipe un peu, et nous pouvons voir l'île Salisbury. Démarrons et commençons à nous diriger vers l'île pour nous rapprocher de terre, mais le brouillard revient presque immédiatement. Stoppons et amarrons à un autre glacier. A 9.30 p.m. le courant prend la direction de l'est au train de cinq nœuds; la glace s'amasse de toutes parts et les glaçons s'amoncellent les uns sur les autres. Nous suivons toujours le bord de la glace.

Jeudi, 15 juillet.—A 1 a. m. la glace s'amasse ferme autour de nous; il nous faut marcher à la vapeur sur une courte distance vers le nord-ouest pour éviter d'être pris. La glace qui sort en ce moment du chenal entre Salisbury et la rive nord est une vieille glace épaisse. A 4 p. m. le brouillard se dissipe et le temps devient clair. Nous voyons l'île Salisbury à une dizaine de milles au large, à bâbord. Il y a de la glace en avant de nous vers le nord aussi loin que notre vue peut porter, une masse compacte de vieille glace profonde, avec quelques glaçons énormes. C'est certainement la glace la plus épaisse que nous ayons vue dans le détroit; elle se dirige vers le sud-est au train de cinq nœuds. Nous longeons le bord sud de cette banquise en dérive jusqu'à l'extrémité orientale de l'île Salisbury. A 7 a. m. je fais venir le Dr Bell et lui expose la situation; inutile de songer à nous frayer un passage dans cette masse pour traverser Fox Channel jusqu'au cap King Charles; en entrant nous pourrions être pressés pendant plusieurs jours. La glace s'établit aussi dans la passe entre les îles Nottingham et Salisbury. A 7.30 a. m. nous abandonnons l'idée de pénétrer dans la banquise, et nous nous dirigeons sur l'île Charles pour y débarquer M, Low. Nous n'avions pas fait un mille que la glace nous entoure de toutes parts, et nous sommes cernés. Cependant, nous apercevons un petit sentier d'eau libre au sud, et nous décidons de nous frayer un passage à travers les glaces pour y parvenir. De 7.45 à 11 a. m. nous battons les glaçons en brèche. Dans les trois dernières heures, en dépit de reculs et d'attaques à l'éperon, nous n'avons pas fait 100 verges, et à 11 a. m., sans aucun avertissement, la glace commence à se mouvoir en rond et à nous encercler; encore une fois nous sommes pris. Un gros glaçon

passe sous l'arrière du navire, enserre le gouvernail et l'hélice et soulève la poupe de trois pieds hors de l'eau; nous restons dans cette condition jusqu'à 1 p. m , alors que, sans plus d'avertissement et aussi vite qu'elle était venue s'entasser, la glace commence à se détendre et à se retirer de dessous le navire, et ce dernier revient encore à flot. A 1.30 p.m. nous naviguons à toute vitesse dans une eau comparativement libre, suivant le bord sud-ouest de la glace dans la direction de l'île Charles. La glace que nous avons rencontrée aujourd'hui descendait évidemment de la baie Fox; elle était vieille, épaisse et très sale; nous n'avons pu mesurer son épaisseur, mais d'après ce que nous avons pu en juger, elle devait avoir au moins 40 pieds de profondeur. En travaillant dans la glace aujourd'hui le *Diana* s'est admirablement conduit, soit en coupant les glaçons avec l'éperon ou en travaillant au milieu d'eux; nous avons tous remarqué son extrême facilité de manœuvre, qui lui a permis de se frayer un chemin parmi les amas de glace, et cela d'une façon qu'un navire plus long et moins facile à manœuvrer n'aurait pu faire. Graduellement nous sommes parvenus à une eau plus libre. Au nord la glace est massée, d'après ce que nous pouvons voir, et à partir du cap Digges le long de la rive sud vers l'île Charles, il y a une étroite ceinture de glace. A minuit nous étions par le travers de l'extrémité orientale de l'île Charles.

Vendredi, 16 juillet.—A 4 a.m. nous sommes par le travers de l'entrée du détroit King George, et ne voyant pas de glace en dedans décidons de débarquer M. Low ici. Nous marchons doucement avec la sonde, précédés d'une chaloupe qui sonde aussi; passablement avancés dans le détroit, nous voyons trois Esquimaux venant à nous dans des kyacks. Ces hommes nous indiquent le mouillage le plus favorable. A 8 a.m. nous jetons l'ancre à l'abri de la terre occidentale dans 15 brasses d'eau, et commençons de suite à préparer la descente du yatch de M. Low; elle était opérée sans accident à 4 p.m. Quelques glaces circulent, et voyant que notre mouillage n'était pas sûr—car deux fois nous avions dû changer de place pour éviter la glace—avons envoyer le second officier avec une chaloupe pour explorer le détroit un peu plus haut et trouver un havre. Il revint à 4 p.m., et nous annonça qu'il avait trouvé un bon refuge à quelques milles dans l'intérieur, et une excellente passe ayant au moins 5 brasses d'eau à marée basse. Nous nous mettons en route et arrivons au havre en question, auquel je donnai le nom de *Douglas Harbour.* Nous trouvons superbe ce port de refuge; amplement d'eau tout près de terre, grève unie d'un côté et rochers élevés de l'autre, fond de vase. A 5 p.m. nous jetons l'ancre tout près de terre dans 10 brasses d'eau. Nous y trouvons trois familles d'indigènes faisant la chasse aux baleines, aux phoques et aux morses; ils ont amplement de quoi se nourrir et sont très gras. Le mécanicien dit qu'il y a une fuite dans le condenseur; nous lui laissons faire immédiatement les réparations nécessaires.

Samedi, 17 juillet.—Employons le temps à sortir les approvisionnements de M. Low et à arrimer les nôtres dans la cale inférieure afin d'équilibrer le navire et éviter ainsi d'embarquer du lest. Le mécanicien aura de la vapeur ce soir. Dans le cours de l'après-midi nous allons à l'entrée de l'anse N.-O., dans laquelle se décharge une petite rivière. Les Esquimaux nous disent que la grosse truite y abonde; nous y voyons un grand nombre de truites, mais aucune ne veut prendre la mouche ou l'hameçon. Ce poisson paraît être de la truite de mer ordinaire.

Dimanche, 18 juillet.—M. Low nous quitte à 8 a.m., et nous partons immédiatement pour Ashe Inlet, où nous devons débarquer le Dr Bell. Nous avons de l'eau libre sur un espace de 10 milles au large de la côte méridionale. Nous entrons dans la glace à 1 p.m., nous dirigeant sur Grosse-Ile; la glace est peu épaisse, très usée et pénétrable. Nous y parcourons à peu près 25 milles, la plus grande partie du temps à toute vapeur; nous évitons les plus gros amas en les tournant, et nous suivons une ligne directe lorsque la glace est moins épaisse. Vers 7 p.m. nous arrivons à Grosse-Ile; mais comme le temps est sombre, nous amarrons à un glacier en attendant le jour. Un steamer de manœuvre facile aurait pu passer à travers cette glace aussi bien que nous l'avons fait aujourd'hui, un autre plus puissant y aurait mis moins de temps; mais au milieu des grands glaciers le *Diana* peut faire mieux, vu son

aptitude à virer promptement. Il y avait une ceinture de glaces pénétrables en haut et en bas du détroit, avec de l'eau libre sur une distance de 10 milles jusqu'à la rive de chaque côté. Nous avons vu une petite banquise au nord pendant que nous traversions; nous croyons que c'est la même, passablement réduite depuis, que nous avions derrière nous au large de l'île Saddle le 23 juin.

Lundi, 19 juillet.—A 2.30 a.m. nous courons à terre; nous arrivons à la balise à 3 a.m., et à 4 a.m. nous étions à la hauteur de l'entrée de Asho Inlet; nous avions parcouru une dizaine de milles d'eau libre. Nous trouvons ce bras de mer rempli d'une glace qui a dû évidemment se briser avec les grandes marées récentes et qui sont maintenant poussées par le vent du nord. La glace accore est encore attachée aux rochers; pas d'espoir de descendre maintenant le yacht du D[r] Bell. Nous reculons et décidons d'attendre pour voir ce que la marée descendante et le vent feront. Nous portons vers le large à deux milles environ. A 9 a.m. nous revenons au bras de mer, et nous trouvons la glace presque toute partie; nous courons la bordée de terre et jetons l'ancre au large de la maison. A 9.45 a.m. il y a encore un peu de glace isolée qui flotte çà et là. Nous préparons de suite à descendre le yacht du D[r] Bell, opération qui a lieu à 6 p.m. Le temps devient menaçant, le baromètre baisse. A 7.30 p.m. vent frais de S.S.E., et la glace commence à revenir rapidement dans le bras de mer. Nous démarrons le yacht et donnons instructions à son capitaine de filer dans une anse à l'entrée du bras de mer; nous tenons prêts, avec de la vapeur, dans le cas où la glace qui entre nous presserait trop; il pleut très fort par intervalles; la marée sera haute un peu avant minuit, alors que la glace devra mollir. Il nous reste à embarquer des approvisionnements à bord du yacht. La maison, ici, paraît être telle que nous l'avons laissée: le mât de pavillon est là, et le tuyau fait saillie sur le toit; des restes et débris sont là tels que nous les avons laissés. Un écrit collé au mur nous apprend que le lieutenant Peary et cinq de ces hommes sont venus ici, à bord du *Hope*, l'année dernière.

Mardi, 20 juillet.—Un grand vent frais de sud sud-est ramène la glace avec la marée montante; nous laissons les machines en mouvement pour gouverner le navire et soulager l'ancre jusqu'à 3 p.m., alors que, avec le jusant et le vent qui a sauté nord nord-ouest, la glace s'en va. A 7.45 a.m. le yacht revient, et après avoir embarqué les munitions, le Dr Bell demarre à 11.15. Nous quittons le havre à 1.30 p.m. pour l'entrée est du détroit; après être sortis du bras de mer et de la glace qui en avait été chassée par le changement de vent, nous nous trouvons dans l'eau libre; nous mettons toutes les voiles carrées et le loch, et nous nous dirigeons sur les îles Button. Brise de nord-ouest; le navire fait 10 nœuds à la voile et à la vapeur. Durant l'après-midi et la soirée, nous passons six petits bancs de glace ou morceaux de bancs; pas de banquises visibles, ni d'un côté ni de l'autre.

Mercredi, 21 juillet.—Belle nuit et bonne marche, pas de glace. A 9.15 a. m., nous avons les îles Button en avant. Il y a de la glace dans la baie Ungava, et une étroite ceinture de glace s'étend le long du cap Chudleigh et sur une dizaine de milles vers l'est des îles Bulton; elle est très usée et brisée, et est poussée par le vent autour des Buttons. Le vent tend plus à l'ouest et chasse la glace de la baie Ungava autour du cap Chudleigh. Au nord et à l'est, dans la direction de l'île Résolution et hors du détroit jusqu'à la mer, nous ne voyons pas de glace. Il y a une légère brume qui nous empêche de voir plus que le mirage de l'île Résolution. A 11 a. m. les Buttons étant par le travers à une dizaine de milles au large, et ne voyant pas de glace en avant, nous changeons d'amures et reculons jusqu'au détroit. D'après ce que nous pouvons voir, il n'y a rien qui puisse empêcher un navire de marcher à la vapeur dans le détroit; sauf celle qui se trouve dans la baie Ungava, il n'y a pas de glace entre nous et Grosse-Ile, et quand nous avons quitté Grosse-Ile nous n'en avons pas vu ni au sud ni à l'ouest.

Je crois qu'il est maintenant important pour nous de savoir ce qu'est devenue la glace du chenal Fox à l'extrémité nord-ouest du détroit, celle dans laquelle nous nous trouvions jeudi dernier. Depuis que nous l'avons parée le 15 nous n'avons pas vu de glace pouvant embarrasser un navire; nous avons été tout le

temps dans l'eau libre, sauf dimanche, le 18, pendant que nous traversions du détroit King George à Ashe Inlet, alors que nous avons parcouru à la vapeur environ 25 milles d'une glace peu épaisse, pénétrable. Nous avions contre nous un grand frais d'ouest au nord-ouest pendant que nous reculions dans le détroit cet après-midi.

Jeudi, 22 juillet.—Toute la nuit nous avons eu un très fort vent contraire, avec grosse mer, pas de banquise; nous avons vu quelques bancs de glace, les mêmes probablement que nous avions vus en allant vers l'est; le vent se modère en brise légère durant la matinée, et la mer s'apaise un peu. A 7 a.m. nous arrivons en vue, au sud, d'une banquise dont nous côtoyons le bord nord-est. Toute la matinée notre route a été nord par ouest. A 1.30 p.m. nous voyons de la glace en avant; celle que nous avons eue à bâbord toute la matinée est une glace peu épaisse qui offre beaucoup d'espaces d'eau libre et qui se relie à la glace en avant, s'étendant au loin vers le nord dans la direction de l'extrémité occidentale de Grosse-Ile, dont nous voyons les hautes terres au nord nord-est. Nous montons à mi-chenal, et entrons dans la glace à 2.15 p.m. C'est indubitablement la glace du chenal Fox qui descend; elle a considérablement changé depuis que nous l'avons perdue de vue il y a une semaine, elle a beaucoup charrié et montre les effets du beau temps de la semaine et de l'élévation de la température. A 3 p.m. nous amarrons à un gros glaçon pour prendre de l'eau douce; à 5 p.m. tous les réservoirs, chaudières, etc., étant remplis, nous partons à toute vapeur; nous voyons quelques gros glaçons profonds. Marchons ferme en avant jusqu'à 10.30 p.m., alors que nous rencontrons une glace très compacte, et nous décidons de mettre en panne pour attendre le jour; il fait clair, mais nous ne voyons pas assez loin en avant pour savoir exactement dans quelle direction aller. Nous sommes assez loin de terre et par le travers de Maiden's-Paps.

Vendredi, 23 juillet.—Nous partons à 1.30 a.m.; nous trouvons la glace plus ouverte. A la hauteur de l'entrée de Douglas Harbour à 2.10 a.m., glace un peu plus épaisse et en quelques endroits plus compacte. En vue de l'île Charles à 6 a.m. De 6 à 8 a.m. nous avons quelques bonnes pièces d'eau navigables. A 9.30 a.m. nous nous frayons un passage à travers une barre profonde de glace compacte et arrivons dans une eau libre; la glace, au nord de l'île Charles, paraît beaucoup répandue. Il n'aurait pas été possible à un navire de fret ordinaire de battre son chemin aussi rapidement que nous l'avons fait à travers la glace que nous avons rencontrée depuis hier; nous avons poussé le *Diana* en ligne droite, ce qui aurait de suite amené à mal un navire ordinaire. A 11.45 nous trouvons une voie d'eau libre sur la côte nord de l'île Charles dont la glace s'étendait au nord: c'était la glace du chenal Fox. Quelques-uns des amas étaient d'une grande étendue, ayant plusieurs milles de circonférence, et, s'élevant à une hauteur de 5 à 10 pieds hors de l'eau, ils devaient avoir une grande profondeur. Cette glace était continue avec celle que nous avons eue entre nous et la rive nord sur toute la route à partir du détroit Prince of Wales. A 2 p.m. nous doublons l'extrémité occidentale de l'île Charles et donnons la route en eau libre pour le cap Digges. A minuit, par le travers du cap Digges. La glace au nord s'étend dans la direction de l'île Salisbury.

Samedi, 24 juillet.—Doublons le cap Digges un peu après minuit, et ralentissons; nous trouvons un fort courant qui tourne le cap Digges et descend le détroit. A 4 a.m. nous tournons lentement au nord de l'île Digges; a 4.30 nous entrons dans Port Laperrière, où nous jetons l'ancre. Commençons de suite à déplacer le charbon de la cale d'avant dans les soutes; à 5 p.m., après en avoir ainsi déplacé une quarantaine de tonnes, nous faisons descendre. Ici huit Esquimaux viennent de la terre ferme en kyacks nous rejoindre. Ces individus font la chasse aux chevreuils; ils n'apportent pas de viande avec eux, mais ils ont un certain nombre de peaux fraîches; ils ont l'air de sauvages des montagnes plutôt que de véritables Esquimaux, et comme les sauvages ils portent des habillements qui leur ont été fournis par les magasins de la Baie d'Hudson: chapeau de feutre, couvertes, chemises, chemises tricotées et pantalons de moleskine; ils portent ces vêtements soit par-dessus ou par-dessous leurs fourrures ordinaires. Nous avons eu une belle et chaude journée; moustiques très incommodes.

Dimanche, 25 juillet.—Nous quittons Port Laperrière à 9 a.m., c'est-à-dire dès que nous pouvons nous débarrasser de nos Esquimaux ; nous portons au large de l'île Digges et rangeons l'extrémité orientale de Nottingham vers l'extrémité est de l'île Salisbury. Une succession de vieille glace profonde passe encore au nord de Salisbury et descend le détroit; à partir du cap Digges jusqu'à l'extrémité orientale de l'île Salisbury nous avons de l'eau libre. Le passage entre Nottingham et l'île Salisbury est rempli de glace; nous montons jusqu'au bord de la glace, mais nous n'y entrons pas. Elle paraît avoir beaucoup diminué depuis que nous étions au large d'ici, le 14 et le 15, il y a dix jours. Nous portons au sud sud-est sur le bord de la glace, dont une aile s'étend vers l'ouest jusqu'à la terre ferme à l'est du cap Westenholme; nous la traversons dans l'anse, où elle est plus étroite et plus ouverte. Cette glace est très usée et bien décolorée par la même espèce de varec que nous avons déjà remarquée. A 6.50 p.m. nous étions encore dans l'eau libre et avancions sud sud-est à pleine vitesse. Le corps principal de la glace est encore au nord et à l'est de nous mais elle paraît plus disséminée et plus pénétrable. La journée a été belle et chaude; en sortant du détroit ce matin, je tâcherai de garder le milieu du courant; nous suivons le bord de la glace, gouvernant plus à l'est; à 10 p.m. nous ralentissons et marchons doucement.

Lundi, 26 juillet.—A 1 a.m. nous continuons de suivre le bord sud de la glace, qui est en ce moment très compacte et solide. A 1.30 nous constatons que la glace se dirige légèrement à l'ouest du sud. Nous passons à 5 a.m. entre l'extrémité est de l'île Charles et le grand corps de la glace. Ici la glace s'étend jusqu'à la rive sud, où nous avions de l'eau libre en allant à l'ouest vendredi dernier. Nous longeons le bord de la terre ferme pendant près d'une heure, après quoi, à 7 a.m., la glace paraissant détachée dans cette direction, nous prenons chasse pour la rive nord dans la direction de l'île Emma. Nous trouvons la glace passablement pénétrable en traversant et nous pouvons généralement y marcher à mi-vitesse. Nous passons plusieurs glaçons gros et profonds, mais la plus grande partie de la glace est très usée. Vers la rive nord, à 1 p.m., nous trouvons la glace plus répandue que sur la rive sud ; nous avançons dans la direction de Grosse-Ile. A 4.30 p.m., nous trouvant à une quinzaine de milles au large de Grosse-Ile et un peu à l'ouest de Ashe Inlet, nous sortons de la glace dans l'eau libre. A 5 p.m., nous sommes par le travers de la balise; nous relevons le loch et donnons la route pour Buttons; tendons la voile; pas de glace en vue, ni à l'est ni au sud.

Mardi, 27 juillet.—A 8 a. m. nous avions parcouru à la vapeur une route de 125 milles par le loch dans la direction du sud ; maintenant nous dirigeons le navire sud-ouest pour trouver l'île Verte. A 11 a. m. nous sommes en vue de l'endroit où dut se trouver l'île Verte; mais à 1 p. m., sous lat. 50° 67′, nous sommes arrêtés par la glace de la baie Ungava, à une dizaine de milles de l'île. Deux fois le capitaine Gordon a passé, par un temps clair, à l'endroit où l'on supposait que se trouvait l'île, et il n'en a rien vu, et il avait ordonné d'effacer cette île de la carte. Cette fois la glace nous a empêché d'approcher de plus près ; mais en ce moment nous sommes tous portés à croire que l'île existe. Il y avait tant de mirage que nous n'avons pu voir nettement la forme de l'île que nous avons vue, et il se peut que ce soit seulement l'extrémité septentrionale de l'île Akpatok, que l'on suppose être à 25 milles plus haut que l'île Verte. Lorsque nous reviendrons plus tard dans la baie Ungava pour recueillir M. Low, nous règlerons finalement cette question. A 1.30 p. m. nous donnons la route pour Port-Burwell. Il nous faut appuyer plus au nord-est pour éviter la glace, dont une ceinture s'étend tout le long de la rive orientale de la baie Ungava et presque au delà des Buttons. Nous continuons à longer cette glace tout l'après-midi et le soir jusqu'à 8.45 p. m., alors que nous amarrons à un glaçon en attendant le jour ; nous sommes à une dizaine de milles au large de Port-Burwell, dont nous nous trouvons séparés par une ceinture de glace entassée le long de cette côte. Nous voyons plusieurs banquises d'assez grandes dimensions et quelques glaçons parmi cette glace ; nous n'avions vu rien de ce genre parmi la glace qui se trouvait dans le haut du détroit. Ce fait nous conduit à la conclusion que quelques-unes des glaces de la baie Ungava viennent indubitablement de la baie de Baffin, et que les vents d'est et

de nord-est les ont poussées en travers de l'entrée du détroit et dans la baie; ces glaces en sortent maintenant poussées par les vents d'ouest et seront entraînées autour des Buttons ou du cap Chudleigh et en bas du Labrador.

Mercredi, 28 juillet.—Nous démarrons du glaçon à 2 a.m.; nous avons en ce moment à peu près 12 milles de glace compacte entre le navire et Port-Burwell; nous n'avons pas essayé d'y pénétrer de force et nous avons très peu dérivé pendant la nuit; nous nous mettons au large des Buttons, à une dizaine de milles; à cette distance, il y avait peu ou point de glace au nord-est et au sud; il y avait des bancs de glace de grande étendue, éparpillés et pénétrables sur les bords, mais plus compacts dans l'intérieur. Nous en sortons vers l'est, grâce à des sentiers d'eau libre que nous trouvons çà et là sur notre route; dans ces ceintures la glace est profonde et les amas sont considérables. Cependant, toute cette glace est usée et arrondie aux angles, elle tournoie avec le courant. A 9.45 a.m. nous atteignons l'eau libre, et aussi loin que nous pouvons voir il n'y a pas de glace au nord-ouest ni à l'est; l'agitation sourde de la mer se fait sentir, quoique le temps soit calme; au sud-est et au sud, entre nous et cap Chudleigh, il y a de la glace pénétrable, avec quelque banquises; vers la côte du Labrador la glace paraît être plus ouverte qu'elle ne l'est à 15 ou 20 milles plus loin; à 10 a.m. nous changeons d'amures et nous dirigeons vers l'ouest pour arriver à terre près du cap Chudleigh, avec l'intention d'entrer dans le havre de Sir Terence O'Brien. Ce havre est utilisé par les pêcheurs, et on dit qu'il est sûr par tous les temps. Nous manœuvrons à travers des ceintures de glace compacte, mêlées d'eau libre et de glaces plus molles. D'après l'apparence de la glace à l'entrée du détroit et en dehors, je suis porté à croire qu'elle vient de la baie de Baffin; de la côte du Labrador la glace s'étend vers la mer aussi loin que nous pouvons voir. Nous constatons que la ligne côtière indiquée sur la dernière carte marine est absolument fausse; les anciennes cartes sont un peu plus exactes; la carte récente n'indique pas d'îles près du cap Chudleigh, tandis qu'il existe deux grandes îles avec, entre elles et la terre ferme, une passe profonde par laquelle nous atteignons le havre de Sir Terence O'Brien, où nous mouillons dans 9 brasses d'eau à 5 p.m. De suite nous envoyons des hommes de l'équipage pêcher de la morue; ils n'en trouvent point. Les pêcheurs ne s'attendent jamais à trouver ici de la morue avant le 10 août; tout ce que notre seine a pu prendre a été deux petites morues. Le havre de Sir Terence O'Brien est tout simplement un trou rond dans les collines en arrière de l'île du Cap Chudleigh; il est entouré de terre, à 12 ou 13 brasses d'eau tout le long d'une passe étroite, avec 9 brasses au mouillage. Le seul inconvénient, c'est que cet endroit est fréquemment troublé par des grains, car les falaises s'élevant abruptement de 1,000 à 1,200 pieds, les rafales en descendent avec une force terrible; néanmoins, le fond est de bonne tenue.

Jeudi, 29 juillet.—Equipage occupé à arrimer de nouveau les munitions avant de faire du charbon à Nachvak; nous embarquons du lest de cailloux afin de mieux balancer le navire par la poupe; nous constatons que notre hélice était hier trop haute dans l'eau pour être en sûreté dans la glace; fort vent de sud-ouest; temps sombre.

Vendredi, 30 juillet.—Nous partons à 2 a.m. et sortons de la passe de l'est derrière le cap Chudleigh; glace peu épaisse disséminée et quelques petites banquises; nous courons au large sur un espace de 15 milles, puis nous donnons la route en descendant la côte pour arriver à la hauteur de Nachvak, où nous espérons rencontrer notre charbonnier le 1er août; à 6 a. m., eau libre, pas de glace en vue; à 9.30 survient une brume qui nous force à ralentir; à 9.50 la brume se dissipant, nous continuons à toute vitesse; eau tranquille, léger zéphir d'est; nous ne voyons pas de glace, mais il y a une réverbération très prononcée vers l'est, et ce que nous avons vu mercredi nous fait croire qu'il y a un corps considérable de glaces dans cette direction. Cette glace a été détachée de la rive par le grand vent d'hier. A 10.10 a. m. la brume revient; nous ralentissons à 4.30 p. m., et stoppons les machines; jetons la sonde dans 82 brasses, fond dur; petite brise de sud-est; à 8 p. m. encore de la brume, avec vent sautant à sud sud-ouest; mer calme. Plusieurs fois aujourd'hui nous avons essayé de pêcher de la morue, mais sans succès.

Samedi, 31 juillet.—Nous avons eu de la brume toute la nuit. Nous rallions la terre lentement, sondant par intervalles dans 90, 95 et 85 brasses; à 3 p. m. nous apercevons la cime des montagnes au-dessus du brouillard, mais nous ne pouvons découvrir les mers pour entrer à Nachvak, et après avoir longé la terre pendant quelque temps nous courons au large, où nous arrivons à 9 p. m.; nous laissons dériver le navire.

Dimanche, 1er août.—A 2.30 a. m. le temps s'éclaircit; nous rallions la terre; arrivons à White-Handkerchief et Mount-Razor-Back et nous entrons dans l'embouchure de la baie Nachvak; nous ne voyons pas de navires dans aucun des mouillages de la baie inférieure; nous continuons à monter jusqu'au comptoir de la Baie d'Hudson, et nous jetons l'ancre à 8 a. m. M. Ford, l'agent, vient à bord. Le *Eric* est parti d'ici dimanche dernier pour Churchhill; pas de poisson encore. Le printemps a été hâtif, les vents d'ouest maintenant les bancs de glace au large; la glace nouvellement formée n'est sortie de la baie qu'au commencement de juillet. Nous n'aurions pas pu y entrer la première fois que nous avons remonté la côte, car la baie était encore couverte de glaces. Nous tendons des rets à l'intention de la truite qui revient en ce moment de la mer. Ce poisson descend les rivières en juin, avant la débâcle des glaces. La morue arrive ici généralement vers le 6 d'août et y demeure jusqu'à la fin d'octobre. A 4.30 p. m., le temps devenant à grains, nous changeons de mouillage, et nous allons un peu plus au large, où nous jetons les deux ancres dans 21 brasses.

Lundi, 2 août.—L'équipage est occupé, la matinée, à équilibrer le navire par la proue, et, l'après-midi, à débarquer notre gouvernail brisé et à embarquer celui de réserve. Viens encore la seine: nous prenons quelques petites truites et quelques scorpènes.

Mardi, 3 août.—Le mécanicien vide sa chaudière, et fait du remontage et un nettoyage général. Nous tentons encore la pêche, mais sans succès. Nous envoyons la chaloupe à vapeur dans le bas de la baie pour voir si le charbonnier est arrivé, mais elle revient sans l'avoir vu. La journée a été pluvieuse, avec grains.

Mercredi, 4 août.—Remplissons les chaudières d'eau fraîche. Envoyons la chaloupe à vapeur à la bouche de la baie pour voir encore si le charbonnier est arrivé; c'est à 15 milles de notre mouillage. Elle a essayé de la pêche à l'entrée de la baie, mais n'a pas trouvé de poisson.

Jeudi, 5 août.—Le mécanicien commence à chauffer et l'équipage peinture la coque du navire.

Vendredi, 6 août.—A 8.30 a.m. nous apercevons une voile qui remonte la baie: c'est le *Maggie* avec notre houille. Il accoste à 2 p.m. et nous commençons de suite à embarquer le charbon. Il est parti de Sydney dimanche, le 15 juillet, et était à la hauteur de la baie depuis lundi dernier, mais le calme et la brume l'ont empêché d'y entrer. Nous recevons notre courrier par le *Maggie*.

Samedi, 7 août.—L'équipage travaille toute la journée à faire du charbon; à minuit nous en avions 120 tonnes. Première morue capturée aujourd'hui à quelques milles plus bas que notre mouillage.

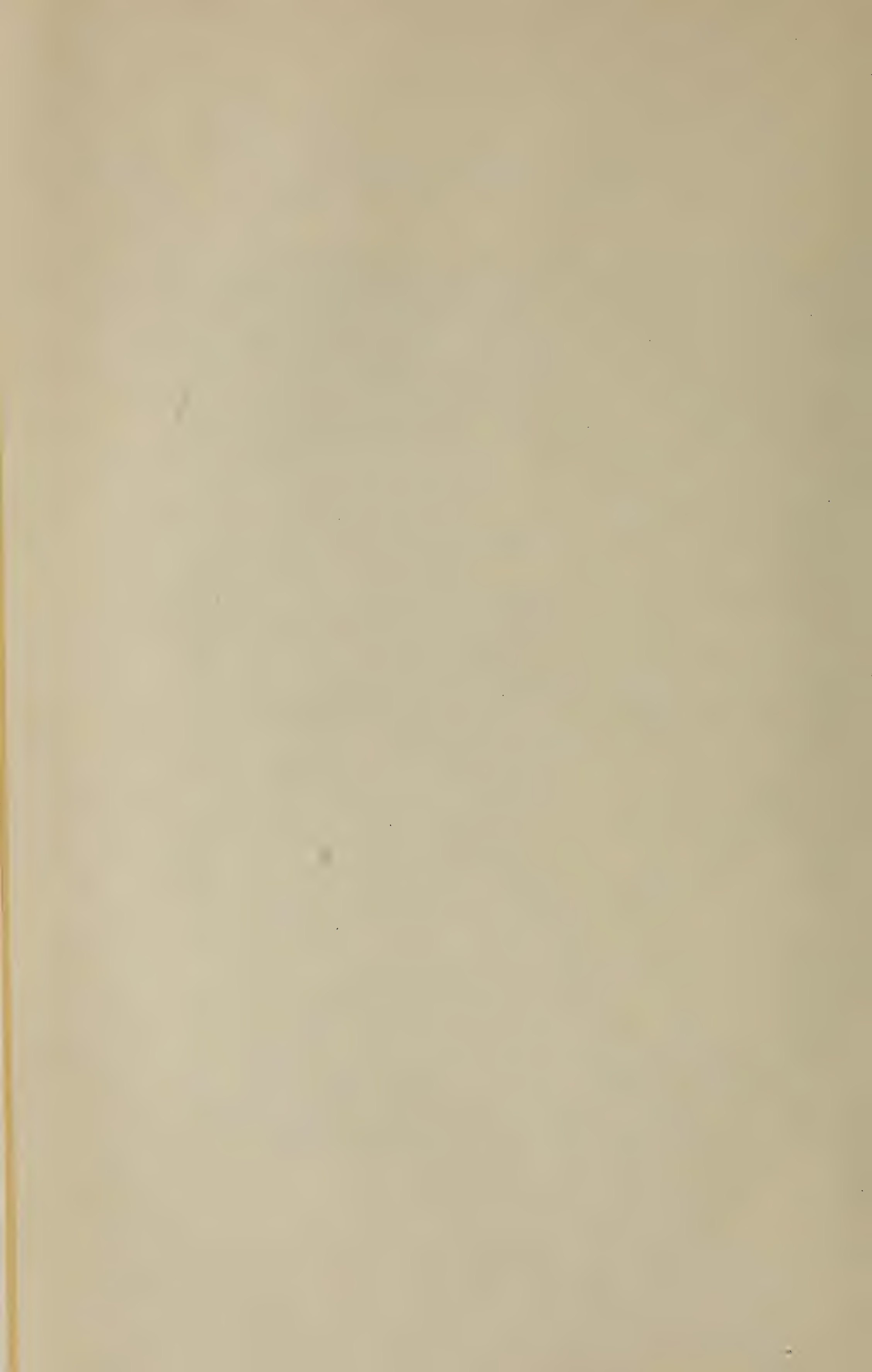
Dimanche, 8 août.—Pluie, brouillard et vents variables.

Lundi, 9 août.—Pluie et neige; le sommet des collines en est partout recouvert; le vent change au nord nord-ouest; tout l'équipage est occupé à la houille.

Mardi, 10 août.—Brume et bourrasque de sud-est. L'équipage aide le *Maggie* à prendre du lest.

Mercredi, 11 août.—Embarquons le reste de la houille. Brume le matin, et bourrasque d'est.

ARBORANT LE PAVILLON D'ANGLETERRE, KEKERTON (17 AOUT). [24]



Expédition à la Baie d'Hudson, 1897.

Jeudi, 12 août.—Terminons l'embarquement du charbon. Equipage occupé à prendre de l'eau fraîche et à faire un nettoyage général.

Vendredi, 13 août.—Commençons à lever les ancres à 3 a.m. Quittons Nachvak à 7.10 a.m. Filons le loch au large à l'entrée de la baie à 10.40 a.m. et donnons la route pour le cap Mercy, sur le côté nord de la baie Cumberland. Vent de sud, houle considérable, pas de glaces.

Samedi, 14 août.—A 3.45 a. m. le vent vire au nord, et le temps devient brumeux; nous ralentissons; temps variable toute la journée, avec brume par intervalles. A 6 p. m. le temps s'éclaircit, et nous passons les îles North-Foreland, Monumental et Lady Franklin; quelques petites banquises en vue, mais pas de bancs de glace de grande étendue.

Dimanche, 15 août.—A 7 a.m. nous passons le cap Mercy et rallions le détroit Cumberland et la côte nord-est; toute la matinée nous avons de la brume par intervalles; nous voyons plusieurs montagnes de glace et quelques glaçons en dérive; à 3 p. m., par le travers de l'île Milikdjuak, nous les passons ainsi que les îles Middle, et arrivons au havre Kekerton dans lequel nous entrons, précédés d'une chaloupe qui fait des sondages; à 7.45 p. m. nous jetons l'ancre à la station baleinière. M. Milne, l'officier en charge, vint à notre bord; M. Mutch, l'agent régulier, est allé dans son pays, à Aberdeen, l'automne dernier, et n'est pas encore de re our. Le brick *Alert*, qui dessert cette station, est attendu d'un jour à l'autre de Peterhead.

Lundi, 16 août.—Nous débarquons, inspectons la station et obtenons de M. Milne tous les renseignements possibles sur la pêche de la baleine, ses modes et usages. Brume et pluie toute la journée. Cent cinquante Esquimaux environ, hommes, femmes et enfants—sont ici employés et soutenus par M. Noble, qui contrôle en ce moment les stations baleinière du détroit de Cumberland.

Mardi, 17 août.—Nous mettons pied à terre et hissons le pavillon anglais en présence de l'agent, d'un certain nombre de nos officiers et de notre équipage, ainsi que des Esquimaux—déclarant solennellement que ce fait atteste que la Terre de Baffin, avec tous les territoires, les îles et les dépendances adjacents sont aujourd'hui comme ils l'ont toujours été depuis leur découverte et occupation, sous la souveraineté exclusive de la Grande-Bretagne. Brouillard toute la journée.

Mercredi, 18 août.—Brume toute la matinée; elle se dissipe à 2 p. m. Nous levons l'ancre à 2.30 et partons pour la station baleinière Black-Lead, qui se trouve sur le côté ouest du détroit; nous ne rencontrons pas de glace en traversant. A 8 p. m. nous jetons l'ancre au-dessous de l'île Black-Lead; nous débarquons et trouvons ici M. Sheridan, l'agent des MM. Noble d'Aberdeen, en charge de la station, et le révérend M. Sampson, un missionnaire anglais envoyé aux Esquimaux du détroit de Cumberland. Il y a ici à peu près 140 indigènes, hommes, femmes et enfants, à l'emploi de M. Noble. A cette population sont venus se joindre dans ces derniers jours 120 hommes, femmes et enfants arrivés de New-Gummiute, où existait autrefois une station baleinière appartenant à la Compagnie Williams, de New-London, Connecticut; cette station ayant été abandonnée, les indigènes sont venus chercher de l'ouvrage ici.

Jeudi, 19 août.—Bourrasque de sud-ouest, avec pluie; débarquons et passons la matinée à terre. Ici comme à Kekerton, les indigènes sont à l'aise, et vivent dans des cabanes (*teepees*) plus grandes et plus confortables que celles qu'on voit partout ailleurs. Ils sont au service de M. Noble, qui leur fournit des rations, et ils sont engagés aux mêmes conditions que ceux de Kekerton. En ce moment, une grande partie de la population est absente dans l'intérieur de la Terre de Baffin, faisant la chasse au chevreuil pour avoir de quoi se faire des vêtements d'hiver. Nous avons essayé de la pêche ici aujourd'hui; les indigènes nous disent qu'il s'y prend parfois de la morue et du flétan, mais nous n'en prenons pas; ils nous disent aussi qu'on trouve souvent du jeune flétan gelé dans la glace. Il y a du saumon et de la truite dans tous les cours d'eau et dans tous les lacs. Le temps s'étant éclairci vers 5 p. m., nous

quittons Black-Lead pour le détroit d'Hudson ; nous doublons la pointe Imukanakajuing à 9 p. m., et donnons la route pour passer au large de l'île Lady-Franklin. Nous voyons bon nombre de banquises au sud du détroit.

Vendredi, 20 août.—A 10 a. m. en vue de l'île Lady Franklin, et faisons route pour l'île Résolution. Toute la journée pluie et brume par intervalles ; passons quelques banquises, aucune de grandes dimensions.

Samedi, 21 août.—Trop de brume pour pouvoir marcher ; stoppons le navire à 12.15 a. m. A 3 a. m. le temps s'éclaircit et nous poussons en avant à toute vitesse ; mais peu de temps après la brume revient plus épaisse que jamais, et nous sommes forcés de stopper encore ; à 5.30 a. m. la brume se dissipe, nous poussons en avant, atteignons l'île Résolution à 7.30 a. m., et dirigeons le navire pour passer à l'ouest des Buttons. A midi, par le travers des Buttons. A 2.30 p. m. entrons dans Port-Burwell, où nous jetons l'ancre. Dans le havre Munroe nous trouvons le navire *Nimrod* faisant la pêche depuis une semaine ; il a fait ses premières captures hier, et aujourd'hui il prend de la morue en abondance ; il est arrivé ici de Blanc-Sablon, et il rapporte que la pêche est bonne dans ces parages. Notre équipage est occupé à faire de l'eau. Gros vent de nord-est. Quittons Port-Burwell à 7.15 p. m. pour la Baie-d'Hudson ; la mer est très grosse au large. Le vent souffle en tempête, et à 11.30 p. m. nous mettons le navire tête au vent et nous ralentissons, car nos ponts sont submergés.

Dimanche, 22 août.—Le vent modérant à 3.30 a.m., nous revenons sur notre route, mais la mer est encore grosse, le clapotis du courant est très fort, et l'eau bouillonne de tous côtés. A midi le vent et la mer se sont calmés ; vers le soir le vent saute au nord-ouest, et la houle est considérable.

Lundi, 23 août.—Temps clair, avec faible vent de nord-ouest et mer unie. A 5 a.m., par le travers de Grosse-Ile. Nous dirigeons vers l'île Salisbury. A 4 p.m., grosse brume. Nous marchons doucement, sondant par intervalles, et nous atteignons 90 et 85 brasses, ce qui nous indique que nous sommes sur le banc nord de l'île Charles. A 10 p.m., le temps s'éclaircit et nous partons à toute vitesse.

Mardi, 24 août.—A 6 a.m., en vue de l'extrémité orientale de l'île Salisbury. Tirons au nord pour arriver au cap King Charles et avoir, si possible, une vue du chenal Fox. A 9.15 a.m., rencontrons une muraille de glace s'étendant, à partir de l'extrémité de l'île Salisbury, aussi loin que nous pouvons voir dans la direction du nord-est ; le bord extérieur de cette glace est mou et usé, mais un peu plus dans l'intérieur elle paraît être compacte et solide. Nous n'essayons pas à pénétrer dans cette glace, mais donnons la route de façon à courir autour de l'île Nothingham et descendre entre les îles Coates et Mansfield. Brise de nord-ouest et temps froid ; vers le coucher du soleil, le temps devient nuageux ; nous passons à une dizaine de milles au large de l'extrémité nord-est de l'île Mansfield, mais il fait trop sombre pour atterrir.

Mercredi, 25 août.—En vue de terre, île Coates, à 2 p.m., dans les alentours de Carey Swan's-Nest. Nous nous dirigeons sur Churchill. Pendant la soirée le vent fraîchit du nord-ouest ; courtes lames. Toute la journée l'équipage a fait passer le charbon de la cale avant aux soutes.

Jeudi, 26 août.—Nuit très obscure ; vers midi le temps modère, et le vent tend plus au sud. A 2 p.m. bordons les voiles de l'avant à l'arrière. Nous n'avons fait qu'une moyenne de 4½ nœuds depuis hier à la même heure.

Vendredi, 27 août.—Le vent tourne au nord-ouest : brume légère et brouillard par intarvalles. Jetons la sonde dans 28, 35, 40 et 42 brasses. Ayant fait notre route, à 7 p.m., nous mettons en panne pour la nuit.

Samedi, 28 août.—Toute les heures de la nuit, la sonde mesure de 40 à 38 brasses. A 5. a.m. nous courons la bordée de terre, diminuant graduellement de fond jusqu'à 9 brasses, lorsque à 9.10 a.m. nous laissons tomber l'ancre jusqu'à ce que la brume

se dissipe afin que nous puissions rallier la terre et distinguer les balises. Hier et aujourd'hui nous avons tenté de la pêche, mais sans résultat. Petite brise nord nord-ouest, avec pluie et brume.

Dimanche, 29 août.—Brume et pluie; thermomètre baisse, et apparence de mauvais temps; à 4 p.m. s'éclaircit un peu. Nous mettons en route et avançons doucement avec la sonde pour trouver le chenal de la rivière, augmentant graduellement de fond jusqu'à 20 brasses. Nous loffons au sud sur le bord de la ligne de 20 brasses; à 5.30 p.m. arrivons à la balise de la pointe Esquimaux, entrons dans le havre et mettons à l'ancre.

Lundi, 30 août.—A 12.30 a.m. un fort courant secoue le navire. Avec le jusant, celui-ci touche fond par la poupe et reste dans cette situation jusqu'à 4 a.m., alors que la première marée le remet à flots. Allons mouiller un peu plus au large, et à 7 a.m. arrivons au poste qui se trouve à 3 milles du mouillage. Nous trouvons chez lui l'agent en charge, le capitaine Hawse. L'*Eric* est parti depuis huit jours pour Ungava. Retournons à bord à 1.10 p.m. Brise de l'est, avec pluie et brume. Equipage occupé à transférer le charbon de la cale avant aux soudes.

Mardi, 31 août.—La brise continue, avec pluie. Allons au poste à 7.15 a.m. et revenons à midi. Equipage occupé à embarquer de l'eau fraîche; comme la marée coure six nœuds en cet endroit, les chaloupes ne peuvent être manœuvrées que lorsqu'elle ralentit. A 3.30 p.m. laissons aller la seconde ancre; au large, grosse mer qui vient se briser tout autour de l'entrée du havre.

Mercredi, 1er septembre.,—Le temps se calme; équipage occupé à faire de l'eau fraîche. Le capitaine Hawse, qui vient à notre bord aujourd'hui, nous apprend qu'il a envoyé son équipage dans le haut de la rivière pour avoir du poisson frais et qu'il sera de retour à bonne heure demain; en conséquence, je décide d'attendre pour me procurer des échantilloas de ce poisson.

Jeudi, 2 septembre. A la rame nous nous rendons au poste ce matin, et nous recevons du capitaine Hawse des échantillons de poissons. Ses hommes venaient d'arriver avec quantités de poissons: brochet, mulet, poisson blanc et ombre. Plus à bonne heure dans la saison—en juillet et au commencement d'août—il se prend aussi de la truite et du saumon. Le saumon est petit, il ne pèse que 6 livres. Souvent on trouve du poisson blanc dans l'eau salée; nous-mêmes nous en avons pris quelques-uns hier le long de la grève en dehors du havre. Le capitaine Hawse me dit qu'il a souvent essayé de pêcher dans la baie d'Hudson à bord de son navire en temps calme, mais qu'il n'a jamais pris de poisson. Retournons à notre bord à 11.30 a.m., levons les ancres, et à midi quittons Churchill pour croiser dans la baie et essayer de la pêche. A 3.30 p.m. nous arrêtons et tendons une ligne de fond amorcée avec des moules et du poisson frais. Nous lançons la drège sur un fond de petites pierres et de gravier dans 30 brasses ; nous mettons aussi une dérivette à contribution, mais elle ne rapporte rien. A 6 p.m. nous relevons notre ligne de fond: rien. Température à la surface, 43°; au fond, 33°. Nous continuons notre route dans la direction de l'île Mansfield.

Vendredi, 3 septembre.—Nous venons au mouillage à 6 a.m., et tendons la ligne de fond dans 83 brasses. Température à la surface, 43°, au fond, 30°; vase, avec quelques petites roches; gravité spécifique de l'eau à la surface 1023.4, au fond 1025.8. Le vent s'élevant et la mer grossissant, à 10 a.m. nous enlevons notre ligne de fond qui ne contient rien, et nous continuons notre route. A 2 p.m. grande brise et grosse mer à lames courtes; tout est balayé sur le pont; grosse pluie.

Samedi, 4 septembre.—Même temps; nous mettons à la cape pour attendre un temps plus favorable. Quatre-vingt-dix brasses; trop grosse mer pour tendre une ligne de fond ou pour dréger. Tenons bon jusqu'à 10 a.m., alors que le temps devenant plus mauvais encore et le vent portant plus à l'est, nous reprenons notre route après avoir embarqué beaucoup d'eau.

Dimanche, 5 septembre.—Depuis 8.30 a. m. hier jusqu'à la même heure aujourd'hui, nous n'avons fait que 60 milles. Le vent est retourné nord et nord nord-est. Pas de chance de pêcher. Pluie toute la journée, hier et aujourd'hui.

Lundi, 6 septembre.—Le temps se modère un peu. Ayant à rencontrer le Dr Bell à Ashe Inlet le 10 au matin, et comme je crains que les vents de nord-est que nous avons eus constamment depuis le 28 août ont poussé les glaces du chenal Fox sur cap Digges et obstrué le passage entre l'île Salisbury et cap Digges, je suis forcé de continuer et d'abandonner la pêche. A 1 p. m. arrivons à l'extrémité sud de l'île Mansfield. A 4.3 p. m. nous avions tourné le haut-fond au large de la pointe sud et pris le centre du chenal conduisant au cap Digges. Lames courtes, pluies et grains. Sondons dans 60 brasses au large du haut-fond sud. Température au fond 40°, à la surface 43°; courant rapide allant au nord.

Mardi, 7 septembre.—Tempête de neige et brise de nord-ouest. A 12.10 a. m. arrivons au cap Digges; à 2.30 a. m. doublons le cap et donnons la route pour passer au nord de l'île Charles. Ne voyons pas de glace au large du cap Digges. A 3 p. m. nous étions à l'extrémité occidentale de l'île Charles. Avons eu plusieurs tempêtes de neige pendant la journée. Partout les collines sont couvertes de neige nouvelle. A 6 p. m. au large de l'extrémité orientale de l'île Charles. Brise du nord avec neige. A 7.30 p. m. mettons à la cape sous voile pour attendre le jour.

Mercredi, 8 septembre.—Nous avons eu beaucoup de neige durant la nuit. Pas de glace en vue. A 4.15 a. m. nous courons la bordée de terre et longeons la côte jusqu'au détroit King George. Entrons dans le détroit à 10 a. m. Tendons la ligne de fond dans 40 brasses au centre du détroit, 35° au fond, 35.8° à la surface. Continuons dans le banc Douglas, où nous jetons l'ancre à midi. L'équipage commence tout de suite à transporter le charbon de la cale avant dans les soutes. Toute la journée plusieurs averses de neige par intervalles.

Jeudi, 9 septembre.—Equipage occupé à prendre de l'eau fraîche et à déplacer le charbon. Nous ne voyons plus d'Esquimaux. Petite brise de nord-est. Un grand nombre d'oies sauvages dans la baie, et pistes récentes de chevreuils sur la grève. Quittons le mouillage à 4 p. m. pour Ashe-Inlet; en route nous reprenons notre ligne de fond.

Vendredi, 10 septembre.—Après minuit le temps commence à devenir mauvais, le vent fraîchit du sud est; arrivons à Grosse-Ile, où nous mettons en panne pour attendre le jour; la mer grossit rapidement; à 4 a.m. nous rallions la terre pour arriver à la balise sur la falaise nord. A 5 a.m. nous sommes à la hauteur de l'entrée du bras de mer à l'île Rabbit. Le vent souffle en tempête et la mer porte directement dans l'anse; en conséquence nous ne pouvons risquer l'ancre et nous portons vers le large pour attendre le beau temps. Le baromètre baisse toujours, et les grains de neige se succèdent constamment; à 10 a.m. la bourrasque fraîchit encore, grosse mer et tempête de neige; nous virons de bord vent devant et fuyons vers le havre Douglas. A midi, trop de brume pour atterrir; serrons les huniers et présentons à la mer sous voiles d'étai et pression moyenne. A 2.30 p.m. le temps s'éclircit, nous rallions la terre et arrivons aux îles à la hauteur du détroit King George; entrons dans le havre Douglas, où nous jetons l'ancre à 7.45 p.m. Brise très fraîche; nous descendons la seconde ancre.

Samedi, 11 septembre.—Le vent vire plus au nord, avec de fréquents tourbillons de neige; à 5 p.m. le vent retourne nord nord-ouest; le baromètre a baissé d'un pouce depuis minuit; le soleil paraît et le temps s'éclaircit. Relevons les ancres à 5.10 p.m. et partons pour retourner à Ashe Inlet, où nous devons embarquer le Dr Bell. Tout autour du détroit King George les collines sont couvertes de neige. Il s'est formé de la glace sur le pont aujourd'hui.

Dimanche, 12 septembre.—Entrons dans Ashe Inlet à 5 a.m. et jetons l'ancre. Nous y trouvons le Dr Bell et ses compagnons parfaitement bien, avec le yacht. Tout de suite s nous accostent et commencent l'embarquement à notre bord. Le Dr Bell expri-

mant le désir que le yacht soit transporté dans la baie Ungava, je consens à l'y remorquer. Partons d'Ashe-Inlet à 11.30 a.m. Ici nous avons trouvé un certain nombre de familles d'Esquimaux; ils nous disent que le chevreuil abonde sur l'île. En quittant Ashe Inlet, nous nous dirigeons vers la baie Ungava, à la recherche de l'île Verte.

Lundi, 13 septembre.—Belle nuit. A 2 a.m. apercevons la terre dans la direction de l'île Verte indiquée par la carte. Ralentissons pour attendre le jour. A 4.30 a.m. nous rapprochons de la terre, qui paraît grande et haute, et à 6.30 nous en étions tout près. Longeons les côtes nord-est et est de l'île, et à 10 a. m. nous apercevons cinq kyacks montés par des chasseurs esquimaux. Rallions la terre pour les héler. Deux d'entre eux viennent à notre bord. Ils nous disent que l'île en question est Akpatok, et que l'île Verte n'existe pas. Par conséquent l'île Akpatok a é é mal placée sur la carte. Nous rallions la terre, sondant par intervalle, et jetons l'ancre tout près de terre dans 15 brasses. Nous débarquons le D[r] Bell, qui désire examiner les roches et recueillir des échantillons. A 11 a. m. gros grains venant du large. Nous restons ici toute la journée.

Mardi, 14 septembre.—Brume épaisse toute la nuit. A 11.15 a. m. le temps s'éclaircit ; levons l'ancre et donnons la route pour traverser à l'entrée de la baie Ungava, dans l'intention d'y trouver un mouillage pour passer la nuit à l'abri de l'île Saiglorsoak.

Mercredi, 15 septembre.—L'île Saiglorsoak n'était pas où nous espérions la trouver ; elle n'existe pas ainsi qu'indiquée par la carte. A 4 a. m. venons en vue de plusieurs petites îles. Sondons dans 140 brasses ; plus tard dans 120, pas de fond, et ensuite dans 13 brasses. Nous faisons route avec la sonde pour ce que nous croyons être l'embouchure de la rivière, marchant doucement dans de 13 à 7 brasses jusqu'à 1 p. m., alors que nous concluons que nous sommes près de Whale River (rivière aux Baleines) et non dans la baie Ungava ; nous virons et doublons les îles, allant vers l'ouest ; eau peu profonde sur toute la route. A 5 p. m. il commence à pleuvoir, et la brume devenant trop épaisse pour nous permettre d'atterrir, nous mouillons dans 10 brasses. Voyons de nombreux récifs et hauts-fonds entre nous et la terre.

Jeudi, 16 septembre.—A 6 a.m., la marée ayant commencé à monter, nous mettons en route et nous dirigeons vers l'ouest; à 7 a.m. nous distinguons l'amas de roches sur la pointe du côté sud de l'entrée de la baie Ungava et les balises sur la haute terre au delà; avec la sonde nous rallions la terre d'aussi près que la prudence le permet et nous jetons l'ancre à 8 a.m; à 9 a.m. nous envoyons une chaloupe à l'embouchure de la rivière, à l'emplacement de pêche de Nod, pour y chercher un pilote; en s'y rendant la chaloupe en rencontre un qui venait à nous envoyé par M. Low. A midi nous embarquons le pilote, car il y a encore assez d'eau pour nous permettre de traverser la barre jusqu'au mouillage. C'est ce que nous faisons, et à 2.10 p.m. nous jetons l'ancre sous le vent de l'île Anchor, dans 8½ brasses, pour attendre la marée de demain matin, qui nous permettra de monter au comptoir de la Baie-d'Hudson, à Fort-Chimo, où M. Low et ses compagnons nous attendent.

Vendredi, 17 septembre.—A 9.10 a.m., la marée étant assez haute pour nous laisser traverser la barre, nous montons la rivière jusqu'au poste au milieu d'une tempête de neige, et à 12.10 p.m. nous mouillons au large du poste avec les deux ancres; M. Low et ses compagnons, qui sont tous bien, viennent à bord. Nous débarquons et allons au comptoir, où nous rencontrons M. Matheson, l'agent en charge. La pêche du saumon a complètement manqué ici et dans les rivières Whale et George. L'*Eric* est parti d'ici le 8 septembre, en destination du sud. La pêche de la baleine blanche a été bonne : il en a été capturé soixante. Nous mettons le yacht du D[r] Bell à terre à eau haute, et le plaçons en sûreté.

Samedi, 18 septembre.—Nous prenons à bord M. Low et ses compagnons, avec tous leurs approvisionnements et bagages; remplissons les réservoirs et les boucauts

d'eau fraîche. Notre intention était de commencer le voyage de retour avec la marée de l'après-midi; mais la tempête de neige continuant, nous décidons d'attendre le beau temps; en arrière du poste, sur toute la lisière des bois, il y a en ce moment une couple de pieds de neige.

Dimanche, 19 septembre.—Le temps s'éclaircit à 6 a.m. A 1 p.m. nous partons pour Port Burwell; mais nous étions à peine en route que la neige recommence à tomber, et toute la soirée nous en avons des bordées. A 5 p.m. nous débarquons le pilote à l'embouchure de la rivière, et entrons dans la baie Ungava, nous dirigeant vers Port Burwell.

Lundi, 20 septembre.—Neige par intervalles durant la nuit; à 11.30 a.m. nous entrons dans Port-Burwell pour voir si le *Nemrod* y est encore; en pénétrant dans le havre Munroe, nous constatons qu'il est parti. Nous repartons tout de suite et passons entre les Buttons et la terre ferme et traversons dans le détroit Grey; nous avons eu de grosses bordées de neige toute la journée. Nous avions eu l'intention d'aller dans le havre O'Brien pour déplacer le charbon et prendre du lest; mais à la hauteur du cap Chudleigh je décidai que comme nous avions du bon temps d'ouest et que le baromètre montait, il valait mieux continuer la route et profiter le plus possible du vent favorable. L'équipage se met à l'œuvre pour déplacer le charbon; le navire vogue à la vapeur et à la voile dans une mer assez tranquille. Nous avons de la neige par intervalles durant toute la soirée.

Mardi, 21 septembre.—Passons le cap Mugford à 9 a.m.; faisons bonne route avec beau temps et vent favorable; le même temps continue, et le vent porte un peu plus au sud-ouest.

Jeudi, 23 septembre.—Temps sombre, avec neige. Mer considérable du sud sud-ouest; nous ne filons que six nœuds aujourd'hui. Nous sommes assez loin au large, et nous n'avons pas vu terre depuis que nous avons dépassé le cap Mugford.

Vendredi, 24 septembre —Le temps se modère. Durant l'après-midi nous nous rapprochons de terre. Arrivons à 7 p.m. au cap Bonavista, puis faisons route pour Sain-Jean.

Samedi 25 septembre.—Jetons l'ancre dans le port de Saint-Jean à 2.30 a.m.; à 9 a.m. nous débarquons, rencontrons M. Job et recevons notre courrier.

Dimanche, 26 septembre.- -A l'ancre dans le port de Saint-Jean. Du 27 septembre au 6 octobre à l'ancre dans le port de Saut-Jean, faisant les réparations nécessaires aux machines et à l'hélice, embarquant un nouvel approvisionnement de vivres, faisant du charbon, etc. A Saint-Jean nous débarquons le Dr Bell et M. Low, avec leurs hommes, leurs munitions, approvisionnents et spécimens.

Mercredi, 6 octobre.—Nous quittons Saint-Jean à 6.45 a.m. pour le nord, avec l'intention de faire escale à Chateau-Bay pour y débarquer notre chaloupe à vapeur que je crains de risquer sur le pont durant ce voyage. Belle et chaude journée, avec petite brise du large et mer calme; nous appuyons au large pour passer une dizaine de milles à l'est des bancs.

Jeudi, 7 octobre.—La matinée commence lourde et sombre. A 10 a.m. pluie et brouillard. Ralentissons à 2.10 p.m., passons tout près d'une grande banquise, stoppons par intervalles et avançons doucement. A 6 p.m. trop sombre et trop de brume pour aller en avant; stoppons les machines. Petits vents de sud à ouest, et calme.

Vendredi, 8 octobre.—Le temps s'éclaircit à 1 a.m. Poussons en avant à toute vitesse, mais le brouillard revenant à 2.30 a.m. nous stoppons les machines; à 5 a.m. la brume se dissipe, et nous allons en avant; le vent saute à nord-est et commence à souffler très fort, la mer devenant grosse, nous rapprochons de terre pour Belle-Ile. Passons au sud de l'île. Le gardien fait signal qu'il veut nous parler; nous rapprochons, et il nous demande de prendre un passager; nous répondons que nous allons

au nord et que nous ne pouvons pas stopper. Nous voyons une banquise au sud de Belle-Ile et trois au nord; nous entrons dans le havre Pitts, où nous jetons l'ancre. Nous débarquons notre yole et notre chaloupe à vapeur, que nous halons à terre et mettons en lieu sûr pour notre retour. Vers le soir le temps se modère; restons ici pour la nuit. Les habitants nous disent qu'il y a grande misère au nord, la plupart des gens de l'endroit n'ont rien ou presque rien pour l'hiver, la pêche ayant manqué. Des agents ont été envoyés à Saint-Jean pour avoir des secours du gouvernement.

Samedi, 9 octobre.—Gros temps d'est toute la journée, avec pluie et brume. Restons dans le havre Pitts.

Dimanche, 10 octobre.—Le temps s'éclaircit, vent de nord-ouest. Partons de Pitts-Harbour pour le nord à 6 a.m., doublons le cap Charles; à 10 a.m. ouragan de nord-ouest et grande tempête de neige. A 11 a.m. le bastingage de bâbord est défoncé par la mer; nous côtoyons pour nous mettre plus à l'abri. A 5 p.m. moins de neige, atterrissons au cap Bluff; à 7.15 p.m. entrons dans le havre Snug, où nous mouillons avec les deux ancres. Il nous arrive des pêcheurs qui nous apprennent que plusieurs goélettes ont fait nauffrage la semaine dernière un peu au nord d'ici et que le paquebot poste *Leopard* est en retard de trois jours. Partout la pêche de la morue a manqué, et les habitants de la côte en souffrent. La pêche du saumon a été bonne.

Lundi, 11 octobre.—Le grand vent continue, avec bordée de neige par intervalles. Nous restons ici. L'équipage est occupé à déplacer le charbon dans les soutes, afin d'alléger le navire à la proue. Partout la terre est couverte de neige.

Mardi, 12 octobre.—Le temps s'est calmé pendant la nuit. A 5 a.m. nous rentrons l'ancre de bâbord, et nous commencions à virer sur l'autre lorsque la neige vint en abondance. A 9 a.m. le temps s'éclaircit; nous levons l'ancre et nous quittons Snug-Harbour, passant par Venison-Tickle-Run et arrivons à la mer par Boulders-Rock. Vent sud-est et pluie; passons l'île Round-Hill à 2 p.m., à 3 p.m. le vent vire au sud-ouest; pluie et neige.

Mercredi, 13 octobre.—Vent sud-ouest toute la nuit, avec pluie et neige par intervalles; mer considérable. A 4 p.m. le vent tourne au nord-ouest. A 9 p.m. vent et mer se calment, et nous avançons bien avec vapeur et voiles de l'avant à l'arrière.

Jeudi, 14 octobre.—Nuit sereine. A 6 a.m. arrivons devant le cap Mugford. Beau temps d'ouest nord-ouest, mer comparativement calme; belle journée. A 9 p.m. par le travers de la baie Saglek; allons un peu au large pour la nuit.

Vendredi, 15 octobre.—Après minuit le temps devient lourd et sombre, et la brise tombe; à 4 a.m. il commence à neiger; grosses houles de l'est. A 12.45 p.m. le temps s'éclaircit; apercevons la terre, et nous dirigeons tout de suite sur les îles Buttons. Grosse bordées de neige par intervalles. Donnons la route pour passer dans le détroit Grey. A 4 p.m. le temps devenant brumeux, et la neige augmentant, nous décidons d'entrer dans le havre de Sir Terrence O'Brien pour la nuit. Partout les collines et les rochers sont couverts d'une épaisse couche de neige.

Samedi, 16 octobre.—Il est tombé beaucoup de neige pendant la nuit. A 7 a.m. nous levons l'ancre et sortons du havre avec l'intention d'entrer dans le détroit; mais une fois dehors, nous essuyons un grand vent frais de nord nord-est, avec neige drue, et décidons de ne pas y entrer; ainsi nous rebroussons chemin à 8 a.m. A 9.30 le temps paraît s'éclaircir, et nous décidons de faire une nouvelle tentative; levons l'ancre une seconde fois et partons; nous dirigeons vers le détroit Grey entre les Buttons et la terre ferme; mer considérable et gros clapotis du courant, bordée de neige par intervalles. A 11.30 p.m. par le travers des Buttons ouest; prenons le milieu du courant pour monter le détroit; à 4 p.m. le vent et la mer se calment, temps clair. Deux petites banquises en avant. A 11 p.m. grosse neige; allons plus lentement.

Dimanche, 17 octobre.—A minuit, le temps s'éclaircit, et nous avançons à toute vitesse. Le vent tourne de nord nord-est à nord-ouest. Nous n'avons pas vu de glace depuis 5 p.m. hier, alors que nous avons passé au sud de deux banquises. A 9 a.m. le navire était couvert de glace à la proue et sur le gaillard d'avant. A 5 p. m. par le travers de la haute terre de Grosse-Ile. Nous pouvons aussi voir la terre sur la rive sud. A 6 p.m. nous ralentissons, car nous voulons entrer dans le havre Douglas demain matin et déplacer le charbon ; temps brumeux et sombre.

Lundi, 18 octobre.—Notre distance pour Douglas Harbour étant parcourue, à 3.30 a.m. nous stoppons les machines. 4 a.m.—Le vent saute au sud sud-ouest, frais et grosse tempête de neige. Nous mettons le navire de bout au vent pour attendre un temps plus favorable. A 9 a.m. le temps s'éclaircit un peu, et nous rallions la terre ; nous constatons que nous étions trop loin à l'ouest. Tournons et longeons la côte au sud sud-ouest ; bordées de neige par intervalles. Les collines sont couvertes d'une épaisse couche de neige, et il est difficile de distinguer les îles de la terre ferme. A 10.45 a.m. nous apercevons l'île de Wegg ; pénétrons entre les îles Joys et Westmount, dans le havre Douglas, où nous jetons l'ancre à 3 p.m. Le temps s'améliore vers le soir, avec légère brise d'ouest nord-ouest. Envoyons des chaloupes chercher de l'eau là où nous en avons eu déjà ; mais elles reviennent sans en apporter, le cours d'eau étant gelé solide. En route nous avons aujourd'hui rencontré plusieurs grands bancs de morses et de phoques. Nous avons aussi reçu la visite de cinq Esquimaux qui sont venus dans leurs kyacks ; ils nous apprennent que le chevreuil et le renard abondent, mais ils ne nous apportent pas de viande.

Mardi, 19 octobre.—Gros grain, avec neige pendant la nuit. Tout l'équipage occupé aujourd'hui à transférer le charbon aux soutes. A 9 a.m. il commence à neiger fort et à venter du nord-est ; nous sommes obligés de descendre la seconde ancre à 11 a.m., car il y a une brise très fraîche. Les lacs, à l'intérieur, sont recouverts d'une glace de 4 et 5 pouces. Six familles d'Esquimaux sont campées ici ; elles sont parties de leur camp pour venir à notre bord, mais n'ont pu y parvenir à cause du grand vent ; elles ont tout de suite construit une cabane de neige pour y passer la nuit.

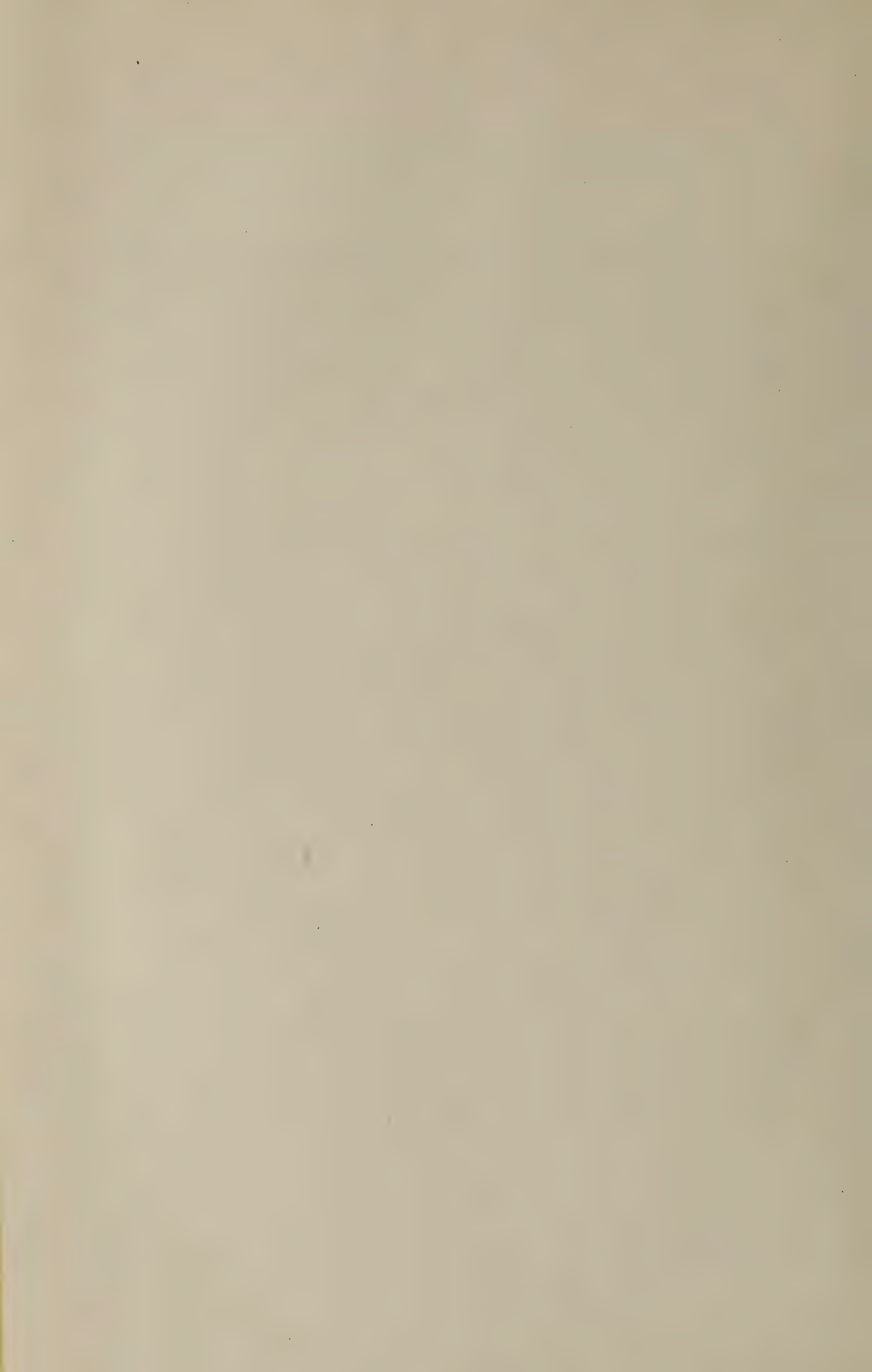
Mercredi, 20 octobre.—La brise a modéré pendant la nuit, le vent a sauté à ouest nord-ouest, et il fait beaucoup plus froid. En dehors du havre dans le détroit, le temps paraît brumeux et sombre et il passe continuellement des bordées de neige. Durant la nuit le thermomètre est tombé à 18°. Les chaloupes qui étaient allées à la recherche d'eau fraîche reviennent à 7 p.m.; nulle part elles n'ont pu en trouver. La glace se forme aujourd'hui sur le rivage.

Jeudi, 21 octobre.—Avons eu une nuit très froide. Une glace considérable se forme dans les anses et les baies ; une vapeur épaisse s'élève de l'eau libre dans le détroit. Equipage occupé à transporter de l'eau dans des seaux, d'un lac situé à un demi-mille dans l'intérieur, aux chaloupes qui attendent sur la grève ; durant la journée il en embarque 500 gallons à bord. L'eau gèle dans les chaloupes, dans les seaux et sur les hommes. Ce soir nous levons l'ancre de bâbord afin de nous tenir prêts à partir de bonne heure demain matin si le temps le permet. Il est évident que l'hiver commence ici.

Vendredi, 22 octobre.—Le vent tombe et le temps a meilleure apparence, quoiqu'une vapeur épaisse s'élève de l'eau ou s'y étend, dans le détroit. A 7 a.m. nous quittons notre mouillage et nous mettons au large dans le détroit ; nous donnons la route pour passer à une assez bonne distance au nord de l'île Charles. A 9.30 a.m. il commence à neiger ; nous avons eu plus ou moins de neige chaque jour depuis que nous sommes entrés dans le détroit, le 15 octobre. Hier soir le thermomètre est descendu à 18°, et il était à 21° sur le pont lorsque nous nous sommes mis en route ; mais comme il n'y a pas de vent, il ne fait pas froid. Jusqu'à 1 p.m. nous avons eu une petite neige légère avec vent de nord ; au loin, au nord, il paraît neiger abondamment. En ce moment nous nous dirigeons vers l'île Charles, à une dizaine de milles au large de la côte sud. A 1.30 p.m. le vent tourne à l'ouest, et la neige cesse. Nous pouvons maintenant voir à une distnnce considérable au nord ; nous ne voyons



VERS LE SUD PRÈS DE L'ILE CHARLES (10 a.m. 23 JUILLET). [32]



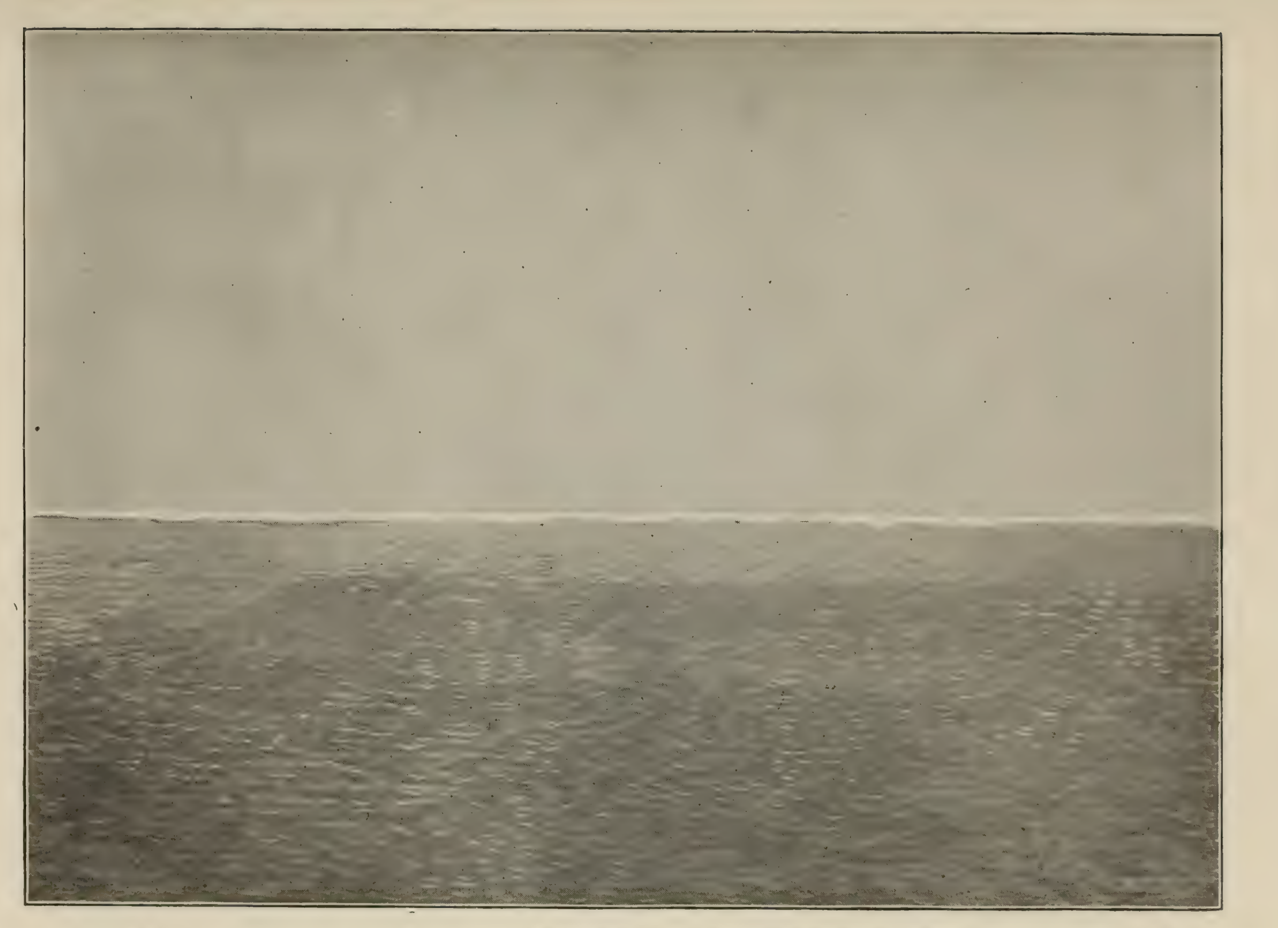


VERS LE NORD, À LA HAUTEUR DE L'ILE CHARLES (12.30 p.m. 23 JUILLET). [32]

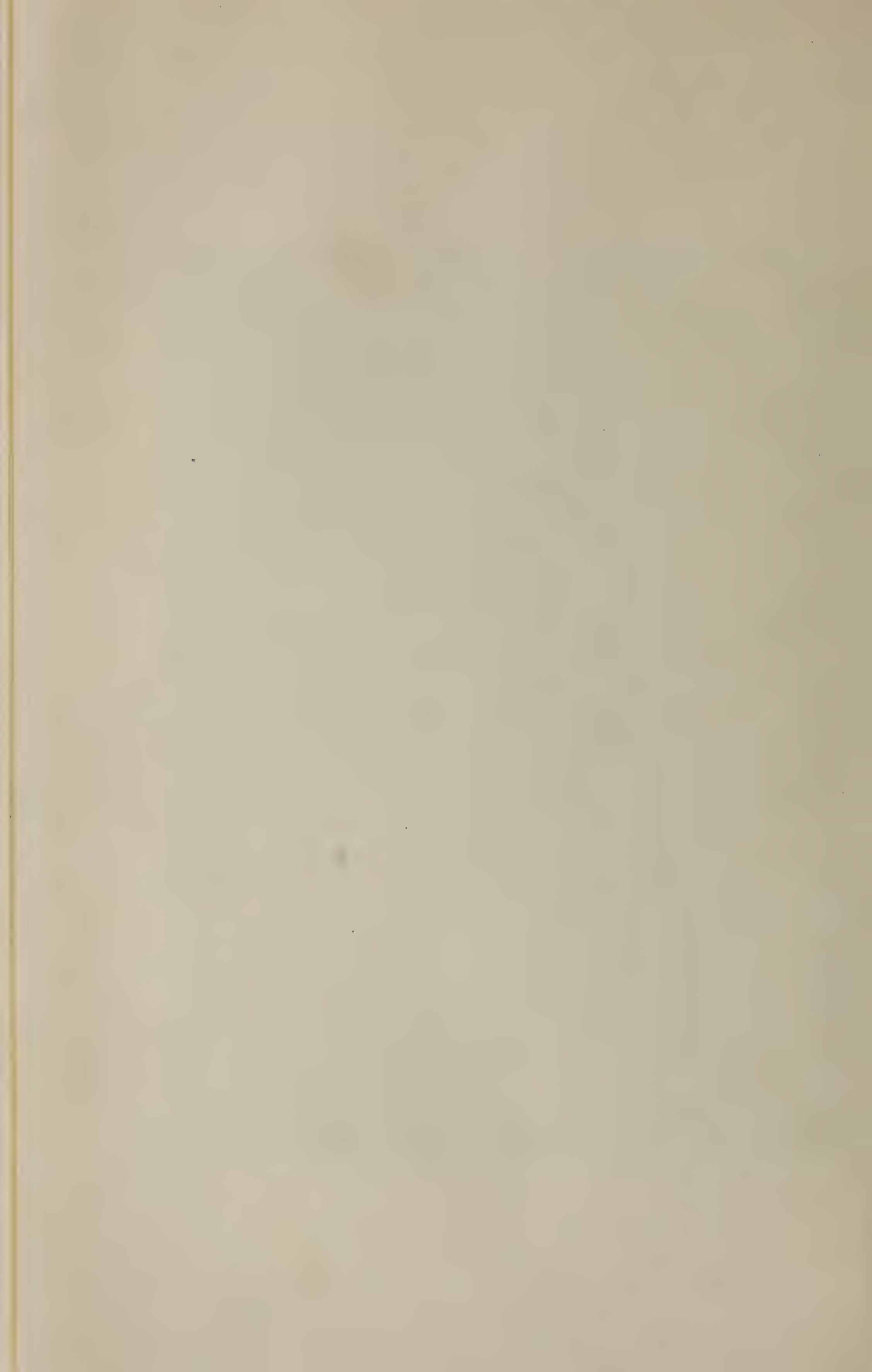


VERS LE NORD (9 a.m. 26 JUILLET).



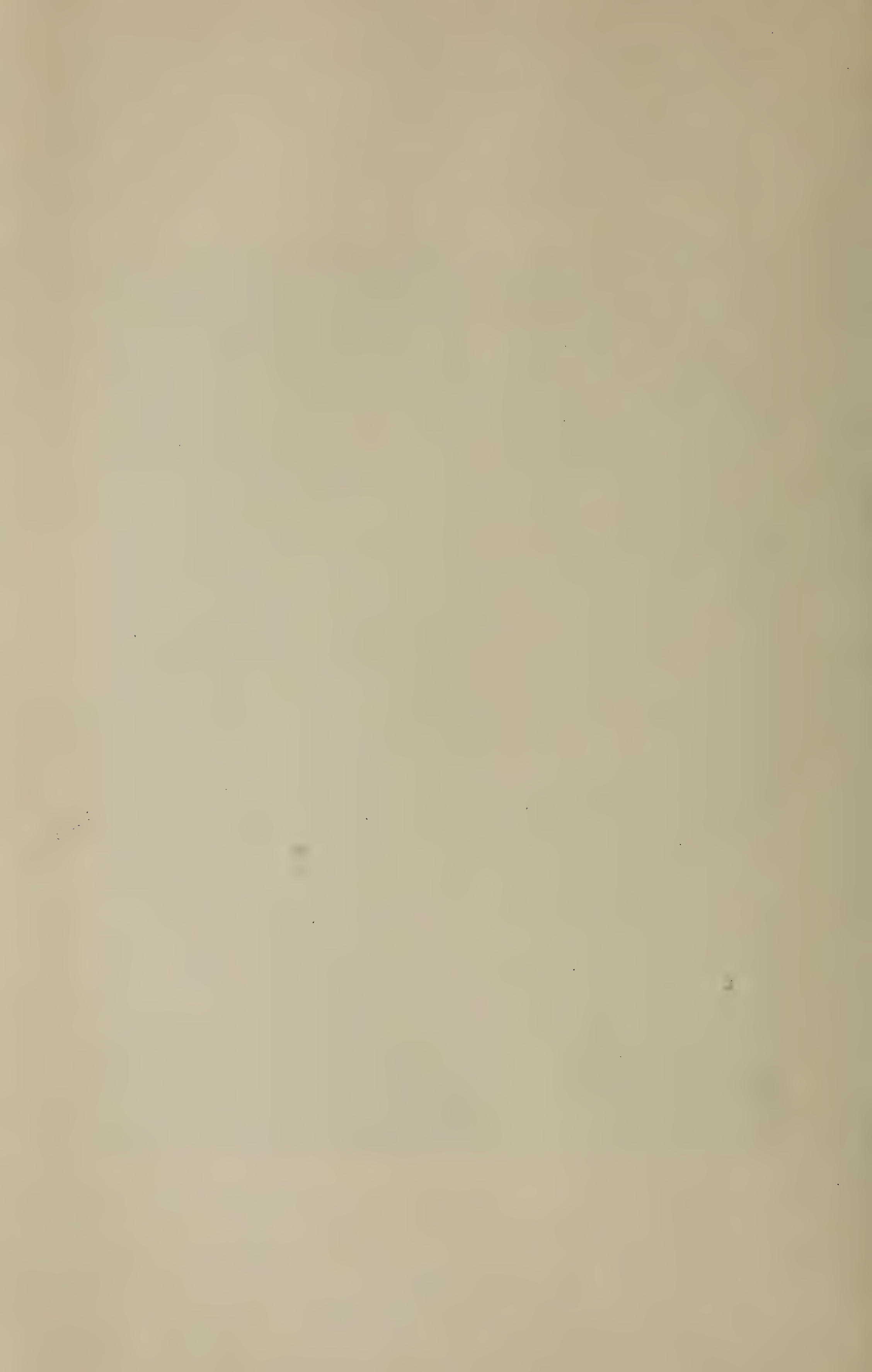


VERS LE NORD-EST—GRANDE MASSE DE GLACE SOLIDE À LA HAUTEUR DE L'ILE SALISBURY (3 p.m. 25 JUILLET.) [32]





VERS LE SUD (6.30 p.m. 25 JUILLET).



ni banquises ni glaciers. Aujourd'hui la température de surface est de 34° ; jusqu'ici elle était de 32° et 33°. Nous sentons évidemment l'effet de l'eau plus chaude qui vient de la baie par le cap Digges. 3 p.m., par le travers du cap Moses Oates ; continuons à longer la côte nord de l'île Charles. 8 p.m., vent de sud sud-ouest, temps sombre ; marchons à mi-vitesse. 11 p.m., notre loch et notre estime nous mettent à une dizaine de milles au large de l'extrémité orientale de l'île Salisbury ; nous laissons le navire dans son sillage, car il fait trop sombre pour rallier la terre. Nous n'avons pas rencontré de glace, mais nous ne pouvons pas voir bien loin.

Samedi, 23 octobre.—Bourrasque de sud-ouest. A 5 a. m. nous faisons reprendre au navire sa route nord ½ ouest et partons à toute vitesse ; pas de glace en vue. Trouvons un très fort courant allant au sud-est, avec gros clapotis. Le jour se fait à 7.45 a. m. ; temps sombre et nuageux ; ne pouvons voir bien loin ; à 9 a. m. il commence à neiger. Nous devons être tout près de l'île Salisbury, mais le courant peut nous avoir emportés plus loin que nous n'avions calculé. A l'endroit où nous sommes en ce moment nous avons toujours rencontré de la glace dans nos trajets d'aller et retour. A 10 a. m. la neige continuant et n'y voyant plus, nous décidons de cotoyer et de gagner cap Digges. Nous devons être près de l'île Salisbury à en juger par le chemin que nous avons fait et d'après les clapotis du courant que nous avons suivi depuis quelques heures ; nous devons être à peu près à l'endroit où nous avons été soudainement entourés de glaces le 15 juillet au matin. A 2 p. m. le temps s'éclaircissant un peu par intervalles, nous gagnons la haute terre à l'est du cap Wolstenholme et rangeons la côte pour le cap Digges ; gro[illegible] neige par intervalles. A 4.30 p. m. par le travers du cap Wolstenholme. Com[illegible] nous ne pouvons pas atteindre Port-Laperrière avant la nuit, nous mettons l[illegible] navire le bout au vent. Venet fraisd sud-ouest, avec beaucoup de houle et de neig[illegible]

Dimanche, 24 octobre.—12 a. m., il neige ferme ; le vent porte plus à l'est. A 2.30 a. m. vent frais de l'est et neige. Marchons doucement en avant et gagnons le large. A 6.20 a. m. tournons et reculons pour rallier la terre au cap Digges. Vent nord-est à 8.30 a. m. ; nous sommes en ce moment sous le vent du cap Wolstenholme ; longeons la terre autour du cap Digges, espérant pouvoir entrer dans Port-Laperrière, mais à 10 a. m. nous y renonçons, car il neige trop pour courir ce risque ; nous tenons au large debout au vent. Le temps se refroidit, et nous avons une petite neige sèche qui ressemble à de la brume ; ne pouvons voir qu'à une courte distance ; nous laissons aller la sonde par intervalles, mais n'atteignons pas le fond à 120 brasses. A 2 p. m. grosse mer, la plus grosse que nous ayons eue dans le détroit, avec peu ou pas de vent ; il neige ferme ; la mer vient du sud-est. Décidons de revenir au havre Douglas, et nous dirigeons sur l'île Charles pour avoir un bon mouillage. A 4 p. m. brise fraîche d'est nord-est, il neige très fort. A 6 p m., comme nous devons être à l'extrémité occidentale de l'île Charles, nous ralentissons pour la nuit. A 8.30 p. m. vent nord-est, le temps s'éclaircit, le firmament est brillant au nord.

Lundi, 25 octobre.—A 12 a.m. temps clair et froid, le vent tourne nord-ouest, avec petite neige de temps en temps ; à 5.45 a.m. nous marchons à toute vitesse vers la côte sud. A 8 a.m. nous apercevons l'île de Wegg et rallions Douglas-Harbour ; des bordées de neige presque continuellement. A 9 a.m. il neige très fort ; nous jetons l'ancre dans la havre Douglas. A 12.20 p.m., comme nous entrons dans le havre, le temps s'éclaircit et le soleil brille, tandis que dans le détroit et la baie extérieure il neige très fort. Nous avons remarqué le même état de choses chaque fois que nous sommes entrés dans ce havre ou dans celui d'Obrien : en dedans beau temps, en dehors tourbillon, vapeur et neige. Aujourd'hui la terre est beaucoup plus couverte de neige qu'elle ne l'était lorsque nous sommes sortis vendredi matin.

Mardi, 26 octobre.—Temps lourd et sombre. Le vent tourne au sud-est. Neige épaisse au dehors ; nous ne pouvons pas même voir les îles qui se trouvent à l'entrée du havre. Equipage occupé toute la journée à déplacer le charbon. A 11 p.m. le vent fraîchit du nord-est ; une houle considérable entre dans le havre ; nous jetons l'ancre de bâbord.

Mercredi, 27 octobre.—Le vent modère à 4 a.m.; neige considérable pendant la nuit. Nous remarquons qu'une grande partie de la neige a été emportée du sommet des collines par le vent de sud-est. A 8 a.m. le vent passe soudainement à l'ouest, et il commence à faire plus froid. En dehors dans le détroit le temps continue d'être sombre et brumeux, tandis qu'ici le soleil brille au-dessus de nos têtes. Toute la journée l'équipage est occupé à transporter de l'eau de l'étang aux chaloupes. A 6 p.m. le vent vire au sud-ouest; la neige tourbillonne en nuages au sommet et sur les côtés des collines.

Jeudi, 28 octobre.—Toujours gros vent de sud-ouest. Au dehors le temps paraît sombre et la mer grosse. Nous voulions partir aujourd'hui pour l'ouest, mais en présence des conditions atmosphériques et du baromètre qui baisse, nous n'avons pas jugé sage d'exécuter notre projet. Il neige constamment. Avec le vent que nous avons eu depuis notre départ de Cap Digges, nous savons qu'il ne peut y avoir eu de glace au sud des îles Salisbury ou Southampton. A 6 p.m. grand vent de nord-ouest.

Vendredi, 29 octobre.—A 5 a.m. temps calme et clair ici; au dehors, dans le détroit, la même vapeur noire au-dessus de l'eau que nous avons observée chaque jour. A 6 a.m. nous décidons de nous mettre en route dès qu'il fera jour. Nous levons l'ancre de bâbord. A 8 a m. il fait jour. A 9 heures nous levons l'ancre de tribord et prenons le large. Temps beau et clair dans le détroit. Dès que nous dépassons la sortie du havre, nous entrons dans la neige. Nous ne pouvons pas dire que c'est une tempête de neige, mais il tombe constamment une petite neige sèche assez épaisse pour obscurcir la vue et nous empêcher de voir loin. Nous avons une brise fraîche du nord-ouest. Tournons l'extrémité nord-ouest de l'île Joys à 10.15 a.m., et montons le détroit vers le nord-ouest, avec l'intention de retourner dans la baie d'Hudson. Ce ne sont ni la glace ni le froid qui nous ennuient, mais des bourrasques constantes qui viennent de toutes les directions et la neige. Nous avons la plus grande misère à prendre le quart du compas, et avec les fortes marées, les courants incertains, l'absence de sondages, la connaissance que l'hydrographie de la côte est entièrerement défectueuse, nous pensons courir de plus grands risques qu'il n'est permis. A 11 a.m. le vent souffle maintenant 46 milles à l'heure d'après l'anémomètre, et nous avançons peu ou point. Nous pouvons voir la terre sur la rive sud, que nous longeons de très près, mais au large et en avant nous n'y voyons point du tout. A 2 p.m. le navire ne fait que 3 nœuds à peu près, et l'embrun le recouvre passablement de glace; un ou deux autres degrés de froid l'en couvriraient entièrement. Grosses bordées de neige par intervalles. A 2 p.m., après consultation avec mes officiers, nous décidons d'abandonner la partie et de sortir du détroit; donnons immédiatement vent devant et nous dirigeons au sud-est. Lorsque nous avons changé d'amures nous étions tout près de l'île Wegg et à une vingtaine de milles du cap Moses Oates. Nous longeons la terre du Labrador. A 5 p.m. neige épaisse et vent tournant nord nord-est. A 5.30 p.m., par le travers de l'extrémité occidentale de l'île Prince of Wales. A 7 p.m. le temps s'éclaircit, les étoiles se montrent au sud; mais le temps est sombre et nuageux au nord et au nord-est. A 9 p.m. aurores boréales au nord; brise fraîche de nord-est; temps froid.

Samedi, 30 octobre.—Belle nuit jusqu'à 4 a. m., alors qu'il commence à neiger. A 6 a. m. la neige est trop épaisse pour nous permettre de courir; ralentissons et serrons les voiles. A 7 a.m. reprenons notre marche à toute vapeur. A 8.30 a.m. la neige cesse; arrivons par le havre de Hope's-Advance. Toute la journée nous avons eu des bordées de neige par intervalles. Avec ces bordées le vent a sauté plusieurs fois du nord-est à ouest et de ouest à nord-est. Une grande banquise visible au sud, à l'entrée de la baie Ungava. L'embrun se congèle à mesure qu'il tombe tout autour du navire. A 4 p.m., entre les bordées de neige, nous apercevons la haute terre de cap Chudleigh. Appuyons au nord des îles Buttons; par leur travers à 6. p.m. Nous les passons, et à 7.30 p.m. nous dirigeons au sud le long du Labrador; brise fraîche de ouest nord-ouest; eau calme et grandes aurores boréales; toutes voiles dehors. A 8.30 p.m. le vent tourne soudainement au sud-ouest et com-

mence à souffler en tempête, avec neige épaisse; serrons les voiles et ralentissons, car nous ne pouvons pas voir plus loin que la proue du navire.

Dimanche, 31 octobre.—Avons eu sale nuit jusqu'à 4 a.m., alors que le temps s'est modéré et que la neige a cessé; le navire est passablement recouvert de glace. A 2.45 a.m. le mécanicien découvre une crevasse dans la collerette du tuyau d'alimentation; il nous faut marcher doucement, avec réduction de vapeur, jusqu'à 7.15 a. m., alors que nous stoppons. Le tuyau avarié est remplacé par un autre, et à 9.10 a. m. nous partons à toute vitesse. Légère brise d'ouest; le baromètre monte. A 10 a.m. le vent saute au nord-ouest, avec brise fraîche; mettons à la voile. A 9 p. m., par le travers du cap Mugford. Le vent porte plus au nord. Nous faisons 9 nœuds.

Lundi, 1er novembre.—Avons eu une belle nuit claire, avec grand vent de nord-ouest; le navire a fait 9¼ nœuds. La même brise a duré toute la journée. A 3 p.m., en vue de la haute terre. Nous tenons au large pour parer l'île Bull-Dog. Grosse mer. Equipage occupé à briser la glace attachée à la coque et aux agrès; nous ne pouvons tenir sur le pont qu'à l'aide de lignes de sauvetage. Vers le soir, le temps se calme; à 7 heures la brise de nord-ouest, tombe, le vent retourne sud-ouest, et il commence à neiger très fort. Allons un peu plus au large.

Mardi, 2 novembre.—A 12 a.m., il nous faut ralentir, car la neige nous empêche de marcher à pleine vitesse. A 5.45 a.m. le temps s'éclaircissant, nous reprenons cette allure. Le vent est maintenant retourné nord-est, et il commence à neiger très fort. A 3 p.m. arrivons à l'île Round-Hill. Nous tenons sous le vent pour avoir moins de mer. Durant la soirée, le vent saute au nord-ouest et tombe graduellement. A 8 p.m. belle nuit fraîche et claire; mer apaisée; vent d'ouest.

Mercredi, 3 novembre.—A 3 a.m. passons entre Belle-Ile et la côte nord, et à 5 a.m. mettons en panne en attendant le jour pour entrer dans la baie Château. A 6.45 entrons dans le havre de Pitts, où nous jetons l'ancre. A 7.50 a.m. grand frais de sud-ouest. L'équipage commence immédiatement à déplacer le charbon de la cale aux soutes. A 11 a.m. coup de vent de sud-est, avec grosse neige. Descendons la seconde ancre.

Jeudi, 4 novembre.—A 4 a.m. le vent saute au nord-ouest. Embarquons notre chaloupe à vapeur et votre yole. A 11 a.m. levons les ancres et sortons du détroit. Grand frais de nord-ouest, avec grosse mer. Passons le phare Forteau à 6.30 p.m. A 8.25 p.m., par le travers de l'île Verte. Avec ce coup de vent de nord-ouest nous appuierons à l'ouest avant d'arriver à traverser le golfe.

Vendredi, 5 novembre.—Appuyons vers Meccatina et passons à l'est de Bird-Rocks. Toute la journée nous avons grand vent de nord-ouest et mer considérable.

Samedi, 6 novembre.—La brise de nord-ouest est tombée. A 4 a.m. le vent saute au sud-ouest. A 9.30 a.m., par le travers de cap Saint-Laurent; le vent fraîchit du sud-est. Partons sous le vent du Cap-Breton. Rafale et pluie. Nous tenons tout près de la côte. A 8 p.m., apercevons le feu du cap George, et comme il y a trop de brume pour entrer dans le canal, mettons en panne pour la nuit sous le feu du cap George.

Dimanche, 7 novembre.—A 5.45 a. m. le temps s'éclaircit; descendons au canal Canso. A 10.10 a. m. mouillons et débarquons à Port-Hawkesbury; expédions nos dépêches. Retournons à bord à midi, et à 1 p. m. partons pour Halifax. Aussitôt après avoir tourné la bouée automatique, nous essuyons une grosse mer et un grand vent de sud-ouest. Ce vent fraîchissant et le baromètre baissant, décidons de revenir dans le canal et d'y rester à l'ancre jusqu'à ce que le coup de vent soit passé. Virons de bord à 4.30 p. m. et mouillons à Hawkesbury à 9.30 p. m.

Lundi, 8 novembre.—Grand vent d'est et pluie. Décide de quitter le navire ici, et de me rendre à Halifax par le train du matin. Je laisse le navire aux soins

du capitaine Whitley, avec instructions de le ramener à Halifax dès que la tempête se sera apaisée. J'arrive à Halifax à 6 p. m.

Le *Diana* parvint à Halifax le 11 novembre, après avoir essuyé un gros temps entre Canso et Halifax. Aussitôt amarré, nous opérons le débarquement.

Mercredi, 17 novembre.—Toutes les munitions et fournitures ayant été débarquées et mises au dépôt, et le navire ayant été muni de charbon, il partit pour Saint-Jean, Terreneuve, où il fut remis à ses armateurs.

PARTIE II.

COMPTE RENDU DÉTAILLÉ DES ÉVÉNEMENTS LES PLUS IMPORTANTS DU VOYAGE, AVEC OBSERVATIONS SUR LES GLACES RENCONTRÉES.

Partis d'Halifax le 3 juin, nous avons vogué directement vers la haute mer. Le navire était extrêmement enfoncé dans l'eau, car outre nos 430 tonnes de charbon et nos approvisionnements virtuellement suffisants pour dix-huit mois, notre chaloupe à vapeur et nos bateaux de rechange, nous avions sur le pont deux gros yachts pontés de 35 pieds de l'étrave à l'étamot, ainsi que leur lest en fer et leurs yoles ; ceux-ci étant aménagés à l'intérieur avec cabines, couchettes, etc., pour une croisière prolongée. On emportait ces embarcations vers le nord pour l'usage des partis envoyés par le service d'Exploration Géologique, l'intention étant d'en envoyer un à la côte sud du détroit et l'autre à la côte nord pour explorer les deux rives. Cependant, bien qu'il fut lourdement chargé, le navire filait bon train. Nous avons contourné Scatari et remonté le long de la rive occidentale de Terreneuve. Nous sommes entrés dans le détroit de Belle-Isle le dimanche après-midi, 6 juin. En descendant, nous avons, pour la première fois, rencontré de la glace au large du phare Forteau ; comme nous tournions vers l'est la glace a augmenté, et un peu avant minuit, comme elle devenait plus épaisse et plus resserrée, et comme le navire recevait de rudes coups, nous avons arrêté nos machines pour attendre la lumière du jour. Nous étions alors en vue de Belle-Isle, et le problème qui s'imposa immédiatement était la question de savoir si nous devions forcer la marche du navire vers l'est et traverser ainsi la masse dont l'existence, au large, était devenue pour nous une certitude, ou remonter le long de la côte du Labrador entre la glace et la terre ferme. Avant mon départ d'Halifax, on m'avait fourni un relevé des conditions de la glace et un rapport indiquant la position de la glace depuis janvier jusqu'à quelques temps avant notre départ, ainsi qu'un résumé des rapports des patrons des steamers de l'Atlantique Nord qui avaient rencontré des glaces durant leurs voyages vers l'ouest. Ce dernier avait été préparé et obligeamment envoyé par M. James Elliot, de Montréal. Il démontrait, ce que je savais moi-même, ayant étudié avec soin les rapports durant tout l'hiver et le printemps, que, tout en étant amoncelée sur la rive orientale de Terreneuve, la glace s'étendait beaucoup plus au sud et à l'est que d'ordinaire. La quantité de glace descendue du détroit de Davis était anormale. Elle était descendue constamment depuis décembre 1896. Les steamers occupés à la pêche des phoques avaient éprouvé des difficultés inusitées à traverser les glaces en mars et en avril. De fait, plusieurs d'entre eux n'avaient réussi à en sortir qu'au mois de mai. A une ou deux exceptions près, ils n'avaient pas rencontré les loups marins, ces derniers étant passés vers le sud, loin des endroits où la chasse aux phoques se fait d'ordinaire. Depuis notre départ d'Halifax, le vent avait soufflé du nord-est; mon opinion et celle de mes officiers était que notre meilleure route devait consister à suivre la direction du nord-est et à sortir entre Belle-Isle et la rive du Labrador, dans l'espoir de trouver une issue qui nous conduirait à la mer libre en dehors des glaces. Le lendemain matin, à deux heures et demie, nous étions de nouveau en route, et bientôt nous sortions des glaces dans une mer relativement libre au large de Battle-Harbour. Il soufflait alors une brise fraîche du nord-est, il faisait très froid et les glaces s'étendaient à l'est aussi loin qu'il était possible de voir du haut du poste de la vigie, et nulle apparence de mer libre n'était visible dans le firmament au-delà ; la glace s'amoncelait rapidement en remontant le détroit vers l'ouest.

A notre retour à Halifax en novembre, nous avons constaté qu'à partir du jour de notre passage jusqu'à la fin de juin, le détroit de Belle-Isle avait été plus ou moins rempli de glaces venues de l'Atlantique et s'étendant à l'ouest jusqu'à Meccatina, ce qui avait beaucoup nui à la pêche de la morue.

Le rapport du gardien de phare de Belle-Isle pour le mois de juin 1897 déclare que "ce mois a commencé par de fortes bourrasques de vent froid de l'est au nord-est. Le 6, les glaces ont commencé à entrer dans le détroit et elles sont restées éparpillées jusqu'au 29. Le temps avait été froid, brumeux et humide. Le premier steamer qui soit passé en allant vers l'intérieur est passé le 29. Les goélettes allant vers le nord ont été beaucoup retardées par les glaces." Les rapports du Cap Bauld et du Cap Norman sont virtuellement identiques à celui de Belle-Isle.

Comme nous étions au large de Battle-Harbour, nous avons vu un bateau qui venait vers nous ; nous avons arrêté le navire et les bateliers sont venus à bord. Ils nous ont dit que la *Diana* était le premier navire qu'ils eussent vu. Ils ont ajouté que nous ne rencontrerions pas beaucoup de glaces vu que les vents de l'ouest avaient prévalu depuis le printemps et qu'il y avait plus d'eau libre que d'ordinaire.

Nous avons continué immédiatement dans la direction du nord-est, mettant le cap sur l'eau la plus libre. Une brise fraîche soufflait du nord-est ; nous avons passé à travers des glaces plus ou moins ouvertes durant toute la journée, et comme il n'y avait pas de houle, nous en avons conclu qu'il devait y avoir une lourde masse de glaces au large ; vers le soir le temps s'est épaissi, et comme les glaces se rejoignaient nous avons été forcés d'arrêter le navire. Le lendemain matin, dès qu'il fit jour, nous nous remîmes à l'œuvre. Du côté de terre, la glace semblait solide jusqu'à la rive. Quelques-uns d'entre nous ont alors compris pour la première fois ce que c'est que de pousser un navire à toute vapeur contre des glaces épaisses. Il est certain qu'aucun navire n'étant pas spécialement construit pour ce service n'aurait pu résister aux coups donnés et reçus par le *Diana*. La majeure partie des glaces au milieu desquelles nous nous trouvions flottaient de telle façon que leur sommet s'élevait à 6 ou 8 pieds au-dessus de l'eau, et quelques-uns des glaçons atteignaient lorsqu'ils ne la dépassaient pas notre lisse d'appui. Eparpillés çà et là parmi ces glaces se trouvaient un grand nombre de bourguignons et quelques banquises. La glace n'était pas par grands bancs mais par lourds morceaux et, bien que nous fussions souvent emprisonnés, il n'y avait pas d'étranglement et le navire flottait à l'aise.

Du 8 au 19 juin nous avons été ou emprisonnés dans les glaces ou occupés à forcer notre passage à travers, en nous dirigeant vers le large. Parfois elles prenaient le large suffisamment pour nous permettre d'avancer à une assez bonne allure, d'autres fois elles se resserraient autour du navire de façon à empêcher tout mouvement dans un sens ou dans l'autre. Durant la matinée du 19 nous avons commencé à ressentir une forte houle venant de l'est et les glaces ont commencé à se diriger vers le large ; à deux heures et trois quarts du matin nous avons mis le cap sur le large et accélérant notre marche, à sept heures nous sommes sortis des glaces et entrés dans la mer libre de l'Atlantique. Nous avons eu beaucoup de peine et de difficultés à sortir des glaces. La mer était très agitée et les glaces roulaient et bouillonnaient dans toutes les directions ; en dépit de la merveilleuse facilité de manœuvre qui caractérise notre navire et de l'adresse de l'officier en vigie, nous avons reçu de très rudes coups par ricochet. Tous ceux qui sont un tant soit peu au fait de la navigation à travers la glace comprendront ce que c'est que d'entrer à toute vapeur dans un amoncellement de glaces ou d'en sortir à la même allure lorsque la glace est grosse. Il nous a fallu cependant courir ce risque, car nous avions été emprisonnés si longtemps dans les glaçons que nous n'avons pas osé manquer la première occasion d'en sortir.

Une fois bien débarrassés de la glace, nous avons navigué à la voile et à la vapeur le long de la lisière du champ ; durant l'après-midi notre direction était vers le nord-est, mais vers le soir, comme la lisière de la masse se retirait dans la direction de la terre qui, bien qu'élevée, n'était pas visible, nous avons pu nous diriger vers le nord. Le 20, qui était un dimanche, nous avons couru la bordée de terre afin d'essayer d'atteindre le cap Mugford, dans l'espoir d'entrer à la Mission Morave

à Okkak et d'y prendre un interprète, mais nous avons rencontré une masse solide de glace adossée à terre et qu'il ne pouvait être question de traverser. Nous nous sommes tenus au nord-ouest, le long de la lisière de la glace ; le temps était beau et clair ; lundi, le 21, nous étions à la latitude de Nachvak, et à environ 85 milles au large, une masse solide de glace s'étendant entre nous et la terre. A midi nous avons jeté la sonde à 120 brasses de profondeur et nous n'avons pas atteint le fond, ce qui démontre que nous étions en dehors du banc décrit par le capitaine Gordon dans son rapport de 1886, alors qu'il lui a fallu naviguer jusqu'à 70 milles au large pour atteindre 100 brasses de profondeur. Nous étions alors près du 61e parallèle, latitude à laquelle j'avais résolu de mettre le cap sur l'entrée de la baie d'Hudson. Le matin du 22 juin, jour du jubilé, le temps était clair et beau ; à cinq heures, comme je croyais me trouver sur le 61e parallèle, je résolus d'entrer par la première passe praticable. Nous sommes partis dans cette direction et nous avons constaté que les bancs de glace étaient plus étendus mais beaucoup plus légers et plus friables que ceux qui nous avaient retardés si longtemps plus au sud. Dans le cours de la journée la glace a commencé à s'éloigner davantage vers le large avec seulement quelques rares interruptions, alors qu'il nous fallait ralentir pour contourner un banc ou reculer et battre en brèche, une barrière s'opposant à notre passage et que nous n'aurions pu contourner sans y mettre plus de temps qu'il n'en fallait pour la traverser. Durant toute la journée, nous avons pu conserver notre direction à une légère déviation près, car les clairières d'eau libre allaient de l'est à l'ouest (franc). A cinq heures du soir, comme nous espérions découvrir la terre d'un moment à l'autre, nous sommes entrés dans un lac d'eau libre n'offrant aucun signe de glace à l'horizon ; à 6 heures du soir nous étions en vue des Boutons, un brouillard qui couvrait ces îles s'étant dissipé au moment où nous approchions. Lorsque nous étions au nord du haut du poste de vigie, nous avons pu voir le sommet de l'île Résolution ; sûrs de notre position, nous avons dirigé notre route en remontant le centre du détroit, en nous tenant le long de la lisière méridionale d'un épais champ de glace qui s'étendait dans la direction du nord-ouest à partir de l'île Résolution le long de la rive de la terre de Baffin.

La glace que nous avions traversée était en grande partie nouvelle et ne datait que d'une seule saison ; son épaisseur était d'environ cinq pieds. Disséminés à travers le tout se trouvaient quelques grosses banquises, un grand nombre de bourguignons et une quantité considérable d'épais glaçons provenant d'anciens champs de glace. Elle était de beaucoup amollie, comme on pourra s'en convaincre par le fait qu'entre 5 heures du matin, heure à laquelle nous l'avons abordée, et 6 heures du soir, alors que nous sommes arrivés en vue des Boutons, nous avions parcouru à la vapeur environ 80 milles en droite ligne ; notre parcours réel était de beaucoup plus considérable, bien que, les clairières d'eau libre étant généralement parallèles à notre route, nous n'avions pas été forcés de nous en éloigner beaucoup. Inutile de dire que nous étions tout joyeux de la bonne fortune qui nous avait permis de pénétrer dans le détroit dans des conditions aussi heureuses, et nous avons dirigé le navire vers l'eau relativement libre du détroit dans l'espoir d'entrer prochainement dans la baie après un passage rapide. Nous avons trouvé l'eau tellement libre qu'à 8 heures du soir nous avons ajusté le loch breveté ; nous nous trouvions alors le long de la lisière méridionale d'un champ de glace épaisse qui s'étendait vers l'ouest depuis l'île Résolution le long de la rive de Baffin ; bien que nous ayons été obligés de retirer notre loch à 10 heures et demi du soir, cependant nous n'avons pas rencontré d'obstruction sérieuse avant le jour suivant, 23 juin, à 3¼ heures de l'après-midi, alors que nous avons rencontré une massive barrière de glace qui s'étendait aussi loin que nous pouvions voir à travers le détroit à angle droit de notre route.

Le désappointement était général, car nous avons compris immédiatement qu'il était probable que tout le détroit était bloqué jusqu'au delà de l'étroit en amont de la Grosse-Ile. Nous avons rencontré cette barrière juste au delà de l'île au Dos-de-Selle, de sorte que, depuis six heures le soir précédent, nous avions parcouru à la vapeur environ 120 milles dans le détroit, nous avions fait passer le navire à travers d'épaisses langues de glace et nous avions porté et reçu des coups

qui n'auraient pu être risqués par un steamer en fer ordinaire. Cependant, depuis notre première entrée dans le détroit nous n'avions pas rencontré de glace qui pût arrêter un navire tel que celui qui a été décrit par le capitaine Gordon comme étant le mieux adapté à cette route ; toutefois, il eut été impossible, même à un navire de ce genre, de suivre une route aussi directe que celle que nous avons suivie. Lorsque nous avons arrêté le navire en face de ce mur de glace nous étions à environ 18 milles au large de la rive nord ; le sommet du glacier Grinnell avait été visible durant toute la journée. Après avoir examiné la glace avec soin du haut du poste de vigie, comme nous ne voyions aucun indice de mer libre soit dans la masse soit au delà, nous avons décidé de naviguer à la vapeur le long de la lisière de la glace vers le sud, dans l'espoir de trouver une issue; à six heures du soir, jugeant que nous étions à environ quarante-cinq milles de la rive nord, et comme le temps était brumeux et qu'un lourd brouillard surplombait à peu de distance au sud-est, nous avons amarré à la lisière du champ de glace pour la nuit. Nous sommes repartis de bonne heure le lendemain matin et nous avons continué à nous diriger vers le sud jusqu'à ce que nous fussions arrivés en vue de la rive sud dans la direction de Hope's-Advance. Nous avons constaté que la glace se dirigeait vers l'est (franc), et ne voyant aucun indice d'eau libre entre nous et la côte de Labrador à neuf heures du matin nous avons viré et nous sommes retournés à la rive nord, notre intention étant de nous tenir à la lisière de la glace jusqu'à ce qu'elle s'en allât au large ou nous offrit une clairière pour la traverser. Toutes les autorités avaient conseillé de suivre la rive nord comme offrant la meilleure chance de trouver de l'eau libre à bref délai, vu que le long de la rive nord les courants se dirigent constamment vers l'ouest. A trois heures le lendemain matin, le temps étant beau et clair, nous avons cru que la glace tendait à se disjoindre en avant du navire et, en un ou deux endroits, de petites étendues d'eau libre commençaient à se montrer parmi les bancs. Nous doutions fort qu'il fut opportun d'enfoncer le navire de vive force dans la masse ; ma propre opinion, comme mon livre de bord en fait foi, était que nous ne pouvions rien gagner à nous engager dans une semblable impasse et que le meilleur plan était de croiser au large de la lisière et d'attendre la débâcle de la glace ; cependant nous avions tous hâte de continuer notre route et, s'il était possible, d'entrer dans la baie le jour de la Confédération. Nous avions ordre de "presser le passage à travers le détroit." On nous avait induits à croire que la glace que nous rencontrerions en allant vers l'ouest, bien que plus épaisse que celle que nous avions rencontrée à l'entrée orientale serait "composé de petits morceaux" peu serrés entre eux et paraissant comme si les champs eussent été brisés puis agglutinés ensemble ; que ces "innombrables petits morceaux" enlèveraient dans une grande mesure à la masse la force nécessaire pour "endommager sérieusement un navire quelconque qui se trouverait pris dans la glace." Lorsqu'il y a étranglement, les petits morceaux, étant composés de "glace molle et détachée", feraient l'office d'un "tampon" entre le navire et les gros glaçons, le protégeant ainsi contre toute pression violente, etc., etc. En conséquence, nous avons résolu de pousser en avant, et à 3 heures 45, le 25 juin, la *Diana* est entrée dans la masse qui se dirigeait lentement vers l'ouest. Nous avons avancé constamment jusqu'à 7 heures 35 du matin, alors que la glace s'est resserrée en une masse solide et qu'il nous est devenu impossible d'avancer ou de reculer. Et qu'il me soit permis de dire ici que le premier signe que nous avions ordinairement du fait que la glace se resserrait était l'impossibilité de faire reculer le navire. La glace se fermait vivement dernière le navire et nous empêchait de nous servir de l'hélice à reculons, nous mettant en même temps dans l'impossibilité de prendre notre élan pour battre en brêche en avant ; invariablement, lorsque cela se produisait, nous étions emprisonnés à l'instant même.

Nous sommes restés bloqués jusqu'au soir ; vers l'heure du diner, la glace s'est desserrée suffisamment pour nous permettre de mouvoir le navire en avant et en arrière et de le mettre en marche ; à 6 heures et demie du soir nous sommes partis et nous avons marché à une allure raisonnable jusqu'à 10 heures et trois quarts du soir, alors que nous avons été resserrés et bloqués de nouveau ; à mesure que nous avancions ver l'ouest nous avions constaté que les bancs devenaient plus larges et plus épais. Lorsque nous étions forcés d'arrêter le navire, nous nous efforcions tou-

jours de le faire à un endroit que notre premier officier, qui était un vieux pilote de glace expérimenté, appelait un endroit capitonné, c'est-à-dire au milieu de petits glaçons ou dans une baie ou une anse s'ouvrant dans l'un des grands bancs et offrant des pointes avancées à l'avant et à l'arrière, ce qui abritait ou protégeait le navire contre une pression directe. Notre expérience, cependant, durant tout le temps que nous avons été pris dans la glace du détroit, a été à l'effet que, lorsque la poussée commençait à se produire, les bancs les plus épais passaient à travers ou au-dessus de ces petits glaçons, de sorte qu'ils ne nous donnaient que peu ou point de protection. La poussée commençait toujours avec la marée montante; elle se produisait parfois à l'étiage et était alors due à l'action du vent sur les bancs lourdement superposés, et elle arrivait comme une trombe pendant la bourrasque; elle atteignait son maximum de violence lorsque le vent coopérait avec la marée. A partir du soir du 26 jusqu'à l'après-midi du 29 juin nous avons été bloqués et entraînés lentement en remontant le détroit dans la direction de la Grosse-Isle. Parfois, l'étranglement était rude et nous étions forcés d'avoir recours à la poudre et à la dynamite pour combattre la pression sur le gouvernail et l'arrière du navire. Les coups de mine étaient tirés aux bouts de gaules placées au-dessous de la glace aux endroits où la pression se faisait le plus vivement sentir. Les bancs qui nous environnaient avaient souvent au moins un mille de circonférence, et là où nous avons percé des trous pour placer les mines au-dessous de la glace nous avons constaté que l'épaisseur était de dix à quinze pieds. Durant l'après-midi de mardi le 29 nous avons commencé à ressentir un renflement considérable de la glace; nous nous sommes immédiatement portés en avant, mais nous ne sommes pas allés loin; un peu avant six heures du soir la glace s'est refermée rapidement autour du navire. Mercredi, le 30 juin, durant l'après-midi la glace s'est desserrée; nous sommes repartis et nous avons marché à une allure assez rapide durant cinq heures environ, après quoi la glace s'est de nouveau vivement resserrée et nous a pris comme dans un étau. Nous étions alors assez près de l'extrémité orientale de la Grosse-Isle et à environ 15 milles au large; en mesurant la glace qui nous entourait nous avons constaté qu'elle avait de cinq à dix-neuf pieds d'épaisseur. Ce soir là, le navire a été fortement resserré. La glace se superposait en sommets de pression tout autour de nous; pour la première fois la situation devenait sérieuse. Nous avons mis nos provisions sur le pont et nous les avons divisées en paquets commodes; les chaloupes ont été suspendues aux bossoirs, toutes prêtes pour être descendues rapidement; tout l'équipage a été assigné aux divers postes dans les bateaux; le navire travaillait et gémissait, et nous étions là inactifs et impuissants. Cependant, comme nous nous attendions d'un moment à l'autre à voir la glace traverser le navire de part en part, il a été soulevé hors de l'eau; la glace passant au-dessous l'avait mis à sec et pour le moment tout danger était passé. Le vent soufflait alors une demi-bourrasque du sud-ouest et toute la masse se pressait sur la rive de la Grosse-Ile. C'est dans cette condition que nous avons passé le jour de la Confédération et la nuit suivante. Vers 10 heures, le lendemain matin, 2 juillet, un grand banc, très épais, que nous avions remarqué à quelque distance en arrière du navire, arriva subitement, poussé par le vent et la marée et chassant en dessous ou à côté toutes les glaces plus légères, nous atteignit en poupe, poussant la proue du navire dans la glace en avant et, au moment où il se relevait, forçant le gouvernail d'un côté et emportant la mèche du gouvernail (une pièce de chêne de 14 pouces) à peu près à la hauteur de la ligne de flottaison. Le navire travaillait beaucoup, et pendant un certain temps nous avons craint de voir le poteau du gouvernail et l'hélice emportés avec le gouvernail; mais il s'est relevé de nouveau et la pression s'est relâchée immédiatement. Nos officiers et notre équipage, des hommes qui toute leur vie avaient été accoutumés aux glaces, étaient étonnés de l'épaisseur et de la lourdeur de la glace qui nous environnait et de la façon dont les glaçons se choquaient en tourbillonnant. Inutile de dire que nul navire, à moins d'avoir été construit spécialement dans ce but, n'aurait pu résister un seul instant à la pression à laquelle la *Diana* avait été assujétie durant ces quelques jours, et la *Diana* elle-même n'aurait pu y résister si la glace n'était passée au-dessous d'elle. Entre le 1er et le 4 juillet la glace a continué à pousser, et des sommets de pression se fermaient tout autour du navire. A marée basse la pression se relâchait toujours, et

lorsque la glace était suffisamment relâchée nous nous efforcions de faire mouvoir le navire dans la direction du large; mais elle ne se relâchait jamais assez pour nous permettre d'aller bien loin. Le plus long parcours que nous pouvions faire chaque fois ne dépassait pas quelque centaines de verges; notre unique but en déplaçant le navire était de l'empêcher de se rapprocher de la terre, ou de le conduire à un endroit où il serait moins resserré, loin des bancs les plus lourds qui se rapprochaient constamment de la terre à travers les glaçons plus légers. Pendant tout ce temps le vent soufflait constamment de l'est avec brouillards et pluie à intervalles.

L'étranglement le plus sérieux que nous ayons subi s'est produit le soir du 4 juillet. La plus forte pression a porté en arrière des chaînes des haubans du mât de mizaine, où la glace s'était empilée à bâbord à la hauteur de la lisse d'appui; les baux de lof et de dalle ont été soulevés et régulièrement arqués en dessus au centre; la toile cirée du plancher de cabine était ramassée par faîtières, les attaches du pont étaient disloquées, les coutures et joints d'écart étaient ouverts, et comme il pleuvait alors, l'eau dégoulinait dans les cabines au-dessous, les haubans du mât de mizaine retombaient le long du mât comme les banderolles d'un mai, et tout semblait présager une catastrophe; ceux qui étaient en bas se précipitèrent sur le pont pêle-mêle, prêts à s'élancer sur la glace. Cependant au moment où nous nous attendions à voir les flancs du navire se coller l'un sur l'autre, il se pencha à tribord, obéissant à la pression de la glace qui s'était soulevée à bâbord; en se penchant, il présenta son flanc de tribord à un angle plus aigu vers la glace qui se trouvait de ce côté, et sur laquelle il glissa immédiatement, la glace passant au-dessous; il cessa de flotter directement dans l'eau et le danger fut conjuré. Ceci n'aurait pu être fait avec un navire fortement chargé, ni même avec un navire à côtés droits. C'est le dernier étranglement que nous avons eu à subir; après cette date le vent a modéré et a commencé à souffler de la rive nord du détroit, dégageant la glace de la rive de la Grosse-Ile. La glace s'est retirée de-dessous le navire, et bien que la marée montante ait produit de nouveaux amoncellements, il n'y a plus eu ni poussée ni superposition. Le 6 juillet, nous nous sommes mis en route et nous avons commencé à nous frayer un passage à travers la glace. Le navire ne faisait point eau, et ceux d'entre nous qui n'avaient pas encore d'expérience là-dessus étaient surpris de voir comme il était redevenu lui-même. Après quelques coups d'étraves, il a semblé s'étendre; les coutures et les joints d'écart se sont refermés, le grément s'est replacé de lui-même, et le navire a commencé à devenir plus solide. Le matin du 8 juillet, nous avons pu apercevoir pour la première fois la mer libre au sud d'où nous étions; seulement quelques clairières où les bancs s'étaient ouverts un peu; nous avons immédiatement commencé à nous diriger de ce côté; d'abord, la glace était très épaisse et très ferme et nous avions beaucoup de peine à prendre assez d'élan pour la briser, mais à mesure que nous nous éloignions de la rive et que la glace devenait plus molle et plus ouverte notre marche s'accélérait et nous portions de plus rudes coups. Le 9, nous avons eu un épais brouillard durant toute la journée, la glace ne s'est pas beaucoup désagrégée et nous n'avons fait que peu de progrès. Le 10, il s'est produit un grand changement et nous avons fait une bonne journée de travail, pénétrant vers le soir dans une mer comparativement libre. Le 11, nous étions près de la rive du Labrador et nous avons trouvé la glace bien désagrégée; à minuit nous avions dépassé l'île Charles; pendant tout ce temps la lourde masse de glace était près de nous à tribord, s'étendant jusqu'à la rive de Baffin, et nous voguions à la vapeur le long de sa rive sud dans une eau passablement libre. A 2 heures après-midi, lundi, le 12 juillet, nous avions par le travers le cap Diggs, à l'extrémité occidentale du détroit, et il n'y avait pas de glace pour nous arrêter dans la direction de la baie d'Hudson, mais le brouillard nous a forcés à arrêter le navire. Il s'est dissipé, cependant, au bout de deux heures, et nous sommes partis pour traverser dans la direction de l'île Mansfield. Nous n'avons pas rencontré de glace qui put arrêter aucun navire, et le soir du 13 nous avons viré vent devant et nous sommes revenus à la vapeur dans l'intention de sortir de nouveau du détroit. Il nous fallait cependant, à notre retour, débarquer les deux partis géologiques que nous avions à bord, et comme le Dr Bell, qui avait pour mission d'explorer la rive nord du détroit, désirait être débarqué au cap King ou dans les environs à l'entrée sud-est de la passe Fox, le 14 au matin nous avons

orienté notre route, à partir du cap Digges, de façon à passer au sud de l'île Salisbury, et de là au cap King. Nous avons eu beaucoup de brouillard pendant la journée, ce qui a nécessité de fréquents arrêts, de sorte qu'il était tard le soir lorsque nous avons aperçu l'extrémité orientale de l'île Salisbury. Nous avons constaté que notre route était obstruée par un courant de glaces très lourdes qui se déversait de la passe de Fox, remplissant tout le détroit entre la terre de Baffin et l'île Salisbury, ainsi que la passe étroite entre cette dernière île et l'île Nottingham. Ces glaces se dirigeaient vers l'est à une vitesse de cinq nœuds. Comme il y avait beaucoup de brouillard, il nous était impossible de nous faire une idée exacte des conditions, de sorte que nous nous sommes arrêtés pour la nuit en tenant le navire à une courte distance de la masse. Le temps s'est rasséréné de bonne heure le 15 au matin et nous avons navigué à la vapeur le long de la lisière de la glace jusqu'à l'extrémité de l'île Salisbury. Les glaces que nous avions au nord du navire, et à travers lesquelles ç'eut été une folie de lancer le navire, étaient plus lourdes que tout ce que nous avions encore vu dans le détroit. Les bancs étaient larges et très décolorés; une partie considérable de cette glace flottait en s'élevant à une hauteur de cinq ou six pieds au-dessus de l'eau, ce qui indique que son épaisseur était considérable. J'ai informé le Dr Bell qu'il était impossible de tenter de se rendre au cap King pour le débarquer, et que je tâcherais de le débarquer plus loin vers l'est, nous avons immédiatement viré de bord dans l'intention de nous diriger vers l'est et de chercher une ouverture par laquelle il nous serait possible de nous renدre à la rive nord, ou, en cas d'insuccès, débarquer l'autre parti conduit par M. Low, au premier point accessible sur la côte du Labrador ou du sud. Nous sommes partis à 7 heures et demie du matin, et nous n'avions pas fait plus d'un mille depuis notre départ lorsque nous avons été subitement entourés de tous côtés par de lourds bancs de glace. Nous avions eu soin de ne pas nous jeter dans le courant qui passait au nord du navire. Durant toute la nuit nous avions observé la façon remarquable dont ces glaçons moutonnaient et s'entrechoquaient dans toutes les directions, la marée où le courant bouillonnant parmi les bancs. Des bancs de plusieurs acres d'étendue se mouvaient à une vitesse de cinq nœuds, les uns vers l'est, les autres vers l'ouest, tandis que les bancs plus gros et plus lourds se mouvaient avec une force irrésistible à travers la route des plus légers, le tout produisant la confusion la plus étonnante. Nous naviguions à la vapeur à la vitesse d'au moins huit nœuds, regardant avec étonnement ce désordre et ce spectacle offert par des forces confondues, lorsque soudainement une aile de glace de plusieurs milles d'étendue se détacha du champ, une aile semblable partit en même temps en arrière de nous, et avant que nous eussions pu nous garer nous étions pris dans la masse tourbillonnante et broyante. La situation était extrêmement sérieuse et nous avons fait tout ce que nous avons pu pour dégager le navire; l'eau libre n'était qu'à une faible distance au sud, mais en dépit de tout ce que nous avons pu faire pendant environ trois heures, il nous a été impossible de parcourir plus de 100 verges, et finalement notre hélice a été prise et serrée de façon qu'il nous était impossible d'avancer ou de reculer. A 11 heures de l'avant-midi il y a eu une augmentation soudaine de la poussée et de la superposition, et un banc particulièrement lourd, forçant son passage à travers la glace autour de nous, atteignit le navire d'aplomb du côté de bâbord; le navire fut subitement élevé à trois ou quatre pieds au-dessus de l'eau et emporté en tourbillonnant sur le banc de glace qui était passé au-dessous de lui, échappant ainsi à la pression. Cette situation assez étonnante se prolongea environ deux heures, lorsque, vers une heure de l'après-midi, la glace se disjoignit aussi rapidement qu'elle s'était réunie, se détacha, cessa de s'entre-broyer; les bancs se séparèrent, se retirant avec grand bruit de dessous le navire, qui flotta dans l'eau, et une demi-heure après nous voguions à toute vapeur dans une eau relativement libre. Heureusement, c'était la dernière fois que nous devions être emprisonnés dans les glaces; bien que nous ayons traversé des glaces flottantes plusieurs fois durant les deux semaines suivantes, elles étaient toujours détachées et amollies, et nous n'avons pas eu de peine à nous frayer un chemin à travers. Nous avons longé la lisière de la glace jusqu'au lendemain matin, 16, sans trouver une clairière qui nous permit de nous approcher de la rive nord. Il ne fallait maintenant songer à mettre M. Low à flot. Il nous avait été impossible de le

débarquer à l'ouest de l'île Charles à cause de la langue de glace qui s'interposait entre nous et la terre et qu'il n'aurait pu traverser avec son yacht. A quatre heures du matin, le 16, nous nous sommes trouvés au large de l'entrée du détroit du Roi George, et il n'y avait pas de glace pour nous empêcher d'y entrer. J'en suis arrivé immédiatement à la décision que nous n'aurions pas de meilleure occasion pour mettre M. Low à flot pour son propre compte, vu qu'il avait grande hâte de s'en aller. En conséquence, le cap a été mis sur le détroit. Nous avons avancé lentement, vu que l'endroit était encore inexploré, et nous avons pris la précaution d'envoyer un bateau en avant à environ un mille et demi avec une sonde à main. Comme nous approchions en nous dirigeant sur ce qui nous paraissait une passe entre deux îles, nous avons rencontré quatre Esquimaux dans des kyacks. Ils poussaient des cris et faisaient des gestes frénétiques dans le but de nous expliquer que la passe était mauvaise et que nous trouverions un mouillage dans une autre direction, ce que nous avons fait. Nous n'avions alors aucun interprète régulier à bord, vu qu'il nous avait été impossible de nous arrêter sur un point quelconque du Labrador pour nous en procurer un, et bien que plusieurs de nos hommes eussent préalablement visité les Esquimaux avec Peary ou à bord des navires baleiniers et qu'ils comprissent quelques mots de leur langue, cependant nul d'entre eux ne le savait assez pour soutenir une conversation. Nous avons mouillé sur le côté occidental du détroit à 8 heures de l'avant-midi, et nous nous sommes immédiatement préparés à mettre à flot le yacht de M. Low. Il était à flot à quatre heures de l'après-midi. Nous avons dû changer plusieurs fois de mouillage à cause des glaces qui sortaient des baies intérieures, et, comme il n'eut pas été sûr de passer la nuit où nous étions, j'avais envoyé le second officier avec un bateau pour chercher un meilleur mouillage plus loin en arrière des îles. Il revint dans l'après-midi et fit rapport qu'il avait trouvé un havre spacieux et commode n'ayant nulle part moins de sept brasses à l'entrée. Nous y sommes allés immédiatement et nous y avons jeté l'ancre. Nous l'avons trouvé spacieux, exempt de rocs et de battures, et abrité contre tous les vents. J'ai nommé l'endroit Douglas Harbour. En maintes occasions durant le reste de la saison et plus particulièrement durant les temps orageux de septembre et octobre nous avons avons été heureux d'y trouver un abri. Samedi, le 17 juillet, nous avons été occupés toute la journée à lester le yacht, à le gréer et à transborder les provisions. Le dimanche, 18, nous nous sommes séparés de M. Low, qui est parti en remontant le détroit, et nous sommes partis pour aller débarquer M. Bell sur la côte nord.

Il nous fallait de nouveau mettre le cap sur la Grosse-Ile, ayant décidé de mettre le Dr Bell à flot au bras Ashe. Pour y arriver, il nous fallait traverser le détroit en suivant à peu près la route que nous avions suivie en nous dégageant de la glace qui nous avait retenus prisonniers depuis le 1er jusqu'au 9 du mois. Nous avons trouvé un grand changement dans les conditions. La glace s'était en grande partie fondue et amincie. Elle s'était détachée et ne présentait aucun obstacle sérieux à notre passage. Nous avons aperçu la bouée près du bras Ashe à 7 heures du soir, mais à cause du brouillard le long de la terre il nous a fallu mettre en panne pour la nuit. De bonne heure le lendemain matin, 19, nous étions au large de l'embouchure du bras, que nous avons trouvé rempli de glaces à tel point que nous n'avons pu y pénétrer. La glace qu'il y avait dans le bras s'était sans aucun doute formée durant l'hiver et ne s'était pas encore brisée. La glace de la rive était encore partout attachée aux rochers.

Nous avons reculé à quelques milles en arrière et nous nous sommes arrêtés dans l'espoir que la marée baissante emporterait les glaces. A neuf heures nous sommes entrés de nouveau et nous avons constaté qu'elle était en grande partie détachée, de sorte que nous nous sommes dirigés vers le mouillage et nous avons jeté l'ancre au large de la station d'observation érigée par le capitaine Gordon en 1884. A six heures du soir, le yacht du Dr Bell était à flot et lesté; à 7 heures 30 du soir, le vent avait fraîchi et soufflait une demi-bourrasque, et comme la glace revenait dans le bras, qui était tout à fait libre au sud sud-ouest, nous avons dû démarrer le yacht et lui permettre de chercher un abri plus loin à l'intérieur. Nous avons laissé le navire à l'ancre, mais nous avons dû le tenir sous pression durant une partie de la nuit afin de pouvoir gouverner de façon à éviter les glaces. Le vent est tombé

durant la nuit et le changement de marée a emporté les glaces. De bonne heure, le lendemain matin, le yacht est revenu le long du navire et les approvisionnements du Dr Bell ayant été transbordés, nous nous sommes quittés, le Dr Bell ayant l'intention de croiser à l'ouest le long de la rive, et nous sommes partis pour les îles des Boutons.

Une fois sortis du bras, la brise étant assez bonne, nous avons tendu nos voiles, ajusté le loch brevetés et durant le reste de la journée la *Diana* a filé ses dix nœuds à l'heure, les seules glaces que nous ayons vues étant deux petites banquises. La traversée a été belle jusqu'aux Boutons, que nous avons aperçus à environ neuf heures le lendemain matin. Nous avons vu des glaces dans la baie d'Ungava, et un léger courant de glaçons sortait des Boutons et convergeait le long de la rive extérieure du Labrador. Nous avions les îles par le travers, à environ dix milles au sud, et ne voyant pas de glace au large, nous avons viré de bord et nous sommes repartis pour la baie d'Hudson à 11 heures de l'avant-midi, le 21 juillet. Nous étions de retour au cap Digges à minuit le 23, ayant parcouru à la vapeur toute la longueur du détroit en soixante et une heures, y compris un arrêt de quatre heures durant la nuit du 22, alors que l'obscurité ne nous permettait pas de voir notre route à travers une épaisse langue de glace qui nous barrait le passage au large de Maiden's Paps; nous avions d'ailleurs à lutter contre une forte brise. Notre intention en faisant cette source directe était de constater combien il nous faudrait de temps pour effectuer le passage du détroit. Durant ce trajet nous avons lancé le navire aussi directement que nous l'avons pu à travers tout ce qui se trouvait sur son passage, et bien que nous n'ayons pas rencontré de glaces à travers lesquelles un fort navire en fer n'aurait pu se frayer un passage. cependant il n'aurait pu se risquer, comme nous l'avons fait, à travers certains glaçons, et un navire moins maniable que la *Diana* aurait perdu beaucoup de temps à contourner certains des bancs les plus étendus.

Le 24, nous sommes revenus à la vapeur au Port-Laperrière, à l'extrémité orientale de l'île Salisbury, afin d'examiner de nouveau l'entrée de la passe Fox. Entre Digges et Salisbury nous n'avons trouvé aucune glace en traversant, mais entre l'île Salisbury et la terre de Baffin la passe était remplie de lourds glaçons un peu désagrégés, lesquels formaient un courant se dirigeant vers l'est. Nous nous sommes tenus le long de la lisière méridionale de ce courant et, graduellement, nous avons été entraînés à mettre le cap sur le sud, au large de l'extrémité orientale de l'île Charles. Nous avons constaté que la glace s'étendait à l'intérieur jusqu'à la rive sud, où nous avions passé dans l'eau libre en allant à l'ouest seulement trois jours auparavant. Le glace était ouverte et beaucoup amollie par l'eau. Cette glace nous avait détournés de la route que nous nous étions proposé de suivre en plein milieu de la passe, de sorte que nous nous trouvions rapprochés de la terre du Labrador. Arrivés tout près de l'île Wegg, nous avons changé notre direction et mis le cap à travers le détroit dans la direction de l'île Emma; en approchant de la rive nord, les glaces étant plus ouvertes, nous avons tourné le navire dans la direction de la Grosse-Ile. A cinq heures du soir, le lundi, 26 juillet, nous étions tout à fait débarrassés de la glace, qui s'étendait en s'éparpillant beaucoup plus dans la direction de Hope's Advance. Nous avons immédiatement ajusté le loch et nous nous sommes dirigés vers les Boutons. Le lendemain matin, à 8 heures, nous avions fait 125 milles, et comme il nous fallait attendre encore quelques jours avant de rencontrer à Nachvak le navire qui devait renouveler notre approvisionnement de charbon, je résolus d'aller à la recherche de l'île Verte. L'existence de cette île à l'embouchure de la baie d'Ungava avait été constamment révoquée en doute; les uns affirmant qu'elle existait réellement, d'autres niant positivement son existence. Le capitaine Gordon n'avait pu la trouver et avait conseillé de la biffer de sa carte. Nous avons tourné la proue vers la situation supposée de l'île, et, le 27, à 11 heures de l'avant-midi, nous avons aperçu de hautes terres à l'endroit où l'île apparaît sur la carte. Cependant, la glace qui remplissait la baie d'Ungava nous a empêchés de nous approcher des terres que nous voyions, et le mirage était si étendu que nous n'avons pu nous faire une idée de l'étendue de l'île. A une heure et demie de l'après-midi, nous avons filé le long de la lisière de la glace dans la direction de Port-Burwell, que nous avons aperçu le même soir; nous n'avons pu cependant y entrer, vu qu'une langue de glace d'environ dix

milles de largeur nous séparait de la terre. Nous nous sommes tenus amarrés durant la nuit à un banc de glace qui dérivait dans la direction des Boutons, et à deux heures du matin, le 23, nous avons démarré, puis, naviguant à la vapeur, nous avons contourné les Boutons et pris le large. Nous avons traversé beaucoup de glace très effritée et très dégagée, s'étendant en longs rubans à angles droits de notre route et offrant des clairières d'eau libre. A 9 et 45 de l'avant-midi nous nous sommes trouvés en dehors de tous ces obstacles, et il n'y avait plus d'indices de champs de glace au delà. Quelques banquises étaient disséminées çà et là et il y avait une légère houle venant de l'est. N'importe quel navire aurait pu facilement passer à la vapeur à travers tous les bancs de glace que nous avons rencontrés durant la matinée en question. Après nous être assurés qu'il n'y avait plus de glace à l'est, nous avons viré de bord et nous sommes retournés en arrière à travers la glace jusqu'au havre de Sir Terence O'Brien, à l'intérieur du cap Chudleigh, et nous avons jeté l'ancre. Nous avons quitté ce havre le 30 au matin et nous avons navigué à la vapeur en descendant le long du Labrador jusqu'à Nachvak. Nous ne sommes entrés dans la baie de Nachvak que le dimanche, 1er août, ayant été retardé par le brouillard. Nous n'avons pas vu de champ de glace en descendant et nous n'avons vu que quelques banquises. En arrivant au mouillage du poste de la Baie d'Hudson, nous avons été immédiatement abordés par M. Ford, l'agent en charge. Nous nous étions attendus à rencontrer ici le navire *Erie* de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, mais nous avons constaté qu'il était parti pour Churchill huit jours auparavant. Il avait dû passer le long de la rive nord du détroit pendant que nous étions à la recherche de l'île Verte. Nous sommes restés à Nachvack jusqu'au 13 août, occupés à remettre en ordre notre chaudière et notre machine, à ajuster un nouveau gouvernail que nous avions à bord, à prendre 300 tonnes de charbon, et à faire un nettoyage général. Nous avons appris de M. Ford que la glace n'était sortie de la baie de Nachvak que vers le commencement de juillet, de sorte qu'il nous aurait été impossible d'y entrer le 21 juin, lors de notre passage en allant vers le nord.

En quittant Nachvak, nous sommes allés directement au cap Mercy, au point le plus oriental de l'entrée du détroit de Cumberland. Notre route nous conduisait directement à travers l'embouchure du détroit d'Hudson, à environ 45 milles au large des Boutons. Nous avons vu quelques banquises, mais pas le même champ de glace. Nous avons aperçu le cap Mercy de bonne heure le dimanche matin, 15 août, et nous avons navigué à la vapeur le long de la rive nord-est du détroit de Cumberland jusqu'à la station baleinière de Kekerton. Le 18 août nous avons traversé le détroit pour aller à la seule autre station baleinière stationnaire maintenant en exploitation sur la terre de Baffin à Black-Lead. Ici, nous avons rencontré M. Sheridan, l'agent en charge, et le révérend M. Sampson, missionnaire anglais chez les Esquimaux. Nous avons quitté le détroit de Cumberland pour Churchill, sur la rive occidentale de la baie d'Hudson, le soir du 19 août. Nous ne sommes arrivés à l'île Résolution que le matin du 21, ayant été retardés par le brouillard ; nous sommes passés dans le détroit à l'ouest des Boutons et nous sommes allés à Port-Burwell, où nous avons jeté l'ancre à deux heures et demie de l'après-midi. Nous n'avons pas vu de glace à notre sortie du détroit de Cumberland. A Port-Burwell, nous avons trouvé le steamer *Nimrod*, appartenant à MM. Job, Brothers, de Saint-Jean, Terreneuve ; la morue venait d'arriver et l'équipage faisait bonne pêche. Nous sommes partis le même soir pour l'ouest ; notre voyage a été orageux en remontant le détroit jusqu'à la hauteur de la Grosse-Ile. A neuf heures du matin, le 24 août, nous étions au large de l'extrémité orientale de l'île Salisbury, et nous avons trouvé la passe conduisant au cap King encore bloquée par les glaces. Nous n'avons pas tenté de pénétrer dans la masse, et nous nous sommes dirigés vers Churchill, en passant au sud de Nottingham, puis nous sommes descendus entre l'île Coate et Mansfield. Nous avons eu un gros vent et une température très désagréable en traversant la baie, et nous ne sommes entrés dans le havre de Churchill que le soir du dimanche, 29 août. Nous n'avons pas vu de glace après avoir quitté l'île Salisbury.

Nous avons quitté Churchill le 2 septembre, et nous avons passé deux jours à essayer de faire la pêche dans la baie. J'avais l'intention de consacrer une semaine à ce travail, mais la mer était si houleuse qu'il nous était impossible de rien prendre,

et comme nous étions attendus au bras Ashe le matin du 12 septembre pour y rencontrer le Dr Bell, j'ai dû, le 6 septembre, renoncer à la pêche et me mettre en route pour le détroit. Nous aurions pu attendre encore une journée ou deux, mais il y avait toujours le risque, contre lequel il fallait se prémunir, de voir les forts vents du nord-est forcer la glace de la Passe Fox à opérer une conversion en se serrant contre la rive du Labrador et bloquer ainsi jusqu'à un certain point notre passage en dehors. Nous avons contourné la grande batture au large de l'extrémité méridionale de Mansfield le soir du 6 septembre, et, pendant une tempête de neige, nous avons navigué à la vapeur autour de Digges. A 2 heures du matin, le 7, nous étions au large du cap Wolstenholme dans une mer libre. Nous n'avons pas eu de glace, mais il y avait un reflet visible de glace au nord-est. Ce matin-là, nous avons trouvé les terres du Labrador partout couvertes de neige nouvelle ; le 7, nous avons eu de la neige à intervalles durant toute la journée, et la nuit suivante nous avons dû mettre le navire à la cape au large de l'extrémité orientale de l'île Charles durant huit heures à cause d'une tempête de neige. Dès les premières lueurs du jour nous nous sommes dirigés vers l'intérieur et nous avons découvert la terre. Dans l'après-midi, nous avons jeté l'ancre dans le havre de Douglas. Ici, tout annonçait l'hiver ; la terre était couverte de neige, qui s'était amoncelée jusqu'à une grande profondeur en certains endroits.

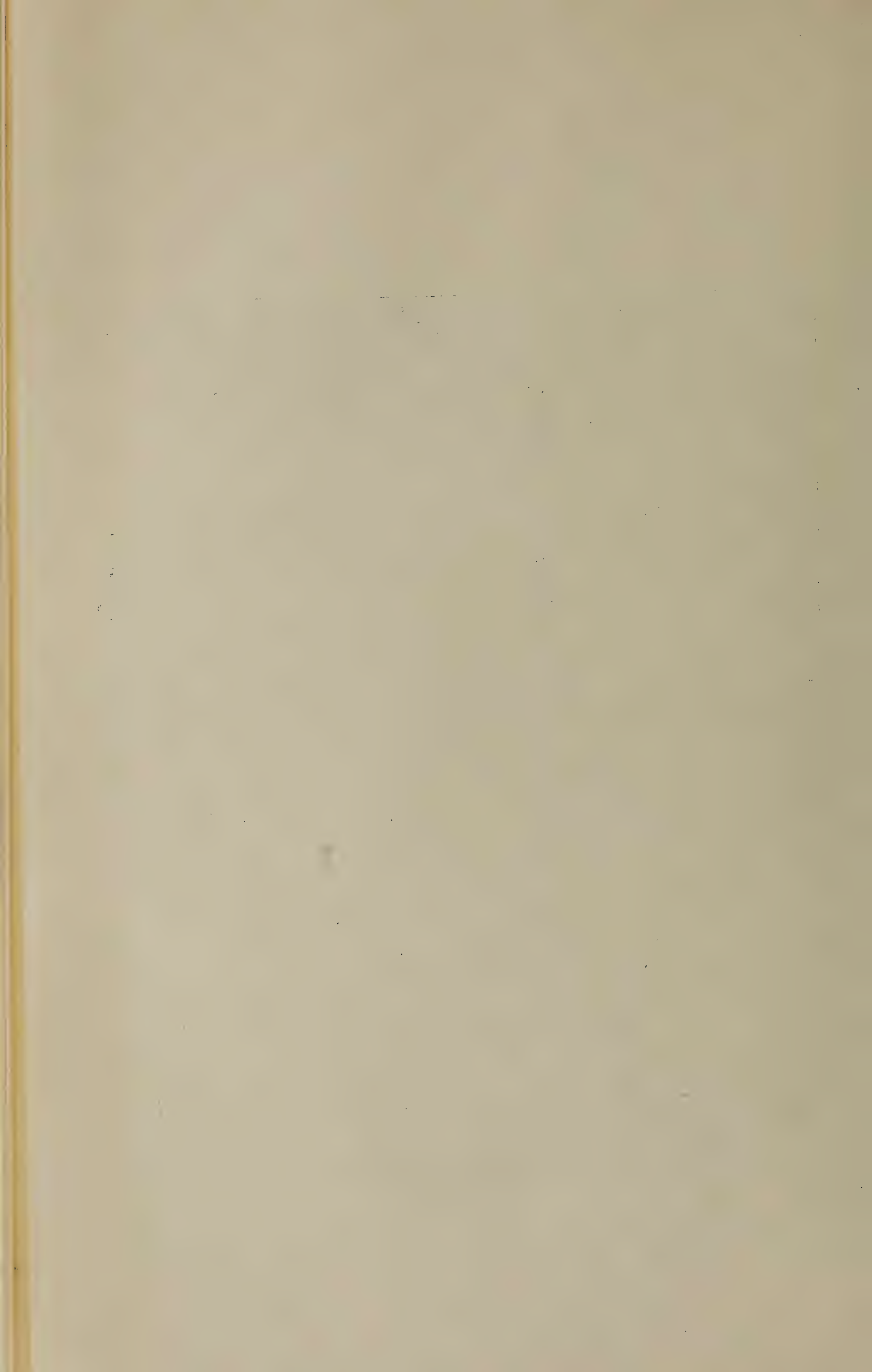
Nous sommes sortis du havre le soir du 9, et nous avons navigué à la vapeur à travers le détroit dans la direction du bras Ashe, au large duquel nous sommes arrivés à 5 heures du matin, le 10. Il soufflait alors une bourrasque du sud-est et la mer était grosse. Nous n'avons pas osé entrer pour mouiller, vu que la mer entrait tout droit, et qu'il n'y avait pas là d'abri pour nous. Nous avons retenu le navire à l'embouchure du bras pendant un certain temps, espérant que le Dr Bell ou ses hommes le verraient et sauraient que nous étions là pour les recevoir. Nous nous sommes alors éloignés de la rive et nous avons mis le navire à la cape pour attendre le beau temps ; à dix heures de l'avant-midi la bourrasque augmentait et il neigeait beaucoup ; nous avons jugé que nous serions plus à l'aise dans le havre, de sorte que nous avons tourné le navire dans la direction de Douglas Harbour. Nous avons été assez heureux pour apercevoir les îles à l'extérieur et nous sommes arrivés à notre mouillage à 4 heures de l'après-midi. Dans l'après-midi du 11, le temps s'étant mis au beau, nous sommes repartis immédiatement pour retourner à la Grosse-Ile, et nous avons aperçu le bras le lendemain au point du jour. Il n'y avait pas de glace du tout dans le détroit entre le havre de Douglas et la Grosse-Ile. Nous avons embarqué le Dr Bell et son parti avec leurs provisions et leurs spécimens, et comme le Dr Bell désirait amener son yacht au fort Chimo, nous l'avons pris à la remorque et nous sommes partis vers midi, le 12, pour Ungava, où nous étions attendus pour y prendre M. Low et son parti le 15. J'avais l'intention durant ce voyage de régler la question de l'existence de l'île Verte ; en conséquence, en quittant le bras Ashe nous avons dirigé notre course vers l'endroit où nous avions vu la terre le 27 juillet. La nuit était claire et belle lorsque nous avons traversé, et nous avons découvert la terre que nous cherchions à 2 heures du matin. Nous avons mis en panne en attendant le jour, et à 6 heures et demie du matin nous nous sommes dirigés vers la pointe nord-est de l'île. Nous avons constaté qu'elle était beaucoup plus grande que l'île Verte ne pouvait l'être, telle qu'indiquée sur la carte. A 10 heures du matin, comme nous naviguions à la vapeur le long de la rive sud-est de l'île, en cherchant un endroit pour atterrir, nous avons vu plusieurs indigènes dans des kyacks du côté de la terre. Nous nous sommes approchés d'eux et nous les avons hélés. Deux d'entre eux sont venus à bord du navire, et nous ont dit que cette île était l'île Akpatok et que l'île Verte n'existait pas. L'île Akpatok est en conséquence mal placée sur la carte, étant indiquée comme étant située à 25 milles trop loin au sud dans la baie d'Ungava. Les indigènes nous ont indiqué le meilleur mouillage, et dès que nous eûmes jeté l'ancre j'ai envoyé un bateau à terre avec le Dr Bell, qui désirait examiner les rochers. L'Akpatok couvre une grande étendue ayant environ 60 milles de longueur. Elle s'étend presque du nord au sud (franc) et elle est remarquable par ses falaises de calcaire escarpées.

Les indigènes que nous avons rencontrés ici étaient les premiers à visiter l'île depuis une longue période d'années. Ils avaient fait une extraordinaire chasse à l'ours et nous ont dit que le morse y était également abondant. Ils avaient été approvisionnés par l'agent de la Baie-d'Hudson au fort Chimo, et furent assez honnêtes pour refuser de nous vendre leurs peaux, disant qu'elles appartenaient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Lorsque nous leur avons dit que nous connaissions l'agent, M. Mathewson, et que nous arrangerions cela avec lui, ils ont offert de nous donner leurs fourrures, mais à condition que nous les porterions à M. Mathewson et que nous nous arrangerions avec lui pour le paiement, afin qu'il put leur en créditer la valeur. Comme nous savions que la Compagnie de la Baie-d'Hudson ne nous vendrait pas de fourrures, cet arrangement ne pouvait nous convenir, de sorte que nous n'avons pu avoir les peaux. Ces Esquimaux étaient païens, et je mentionne ce fait tout simplement pour démontrer le rigorisme de leur honnêteté comparé aux pratiques des Chrétiens blancs qui habitent le midi par rapport à eux.

En janvier 1860, Akpatok fut le théâtre d'un crime horrible. La barque *Kitty* avait quitté Londres le 21 juin 1859 pour la baie d'Hudson. Elle fut resserrée et écrasée dans les glaces le 5 septembre au large de Middle Savages. L'équipage abandonna le navire, partit dans deux chaloupes, et découvrit la terre à l'île au Dos-de-Selle. Ces deux chaloupes tentèrent de traverser le détroit et de se frayer un passage en descendant le long du Labrador. Au bout de soixante et un jours l'une des chaloupes atteignit la mission Morave la plus septentrionale. L'autre chaloupe avec le capitaine et dix hommes atterrit sur l'île Akpatok. Ils furent d'abord reçus d'une façon hospitalière par les Esquimaux, mais les vivres étant devenues rares, les naturels commencèrent à comprendre que les naufragés étaient réduits à l'impuissance, et ces derniers furent tous massacrés une nuit qu'ils étaient endormis dans leur tente. On dit que les Esquimaux qui ont commis ce crime sont tous morts dans l'île peu de temps après. Quoi qu'il en soit, l'île devint bientôt déserte ; on la croyait hantée, et jusqu'à la saison actuelle il était impossible d'induire les naturels à s'en approcher. Nous avons quitté Akpatok à midi, le 14, dans l'intention de passer la nuit à l'abri de l'île Saiglorsoak et de partir à la vapeur le lendemain matin pour nous rendre à l'embouchure de la rivière Koksoak, afin d'y rencontrer le pilote que M. Low avait promis de nous procurer. L'île de Saiglorsoak n'était pas cependant où nous aurions dû la trouver et nous ne sommes arrivés à l'embouchure de la Koksoak que le 16 au matin. Nous y avons rencontré notre pilote indigène et nous avons remonté la rivière à la vapeur par une forte tempête de neige. A midi, le 17, nous avons jeté l'ancre en face du fort Chimo. Ici, nous avons trouvé M. Low et ses hommes en bonne santé et nous avons été reçus d'une façon très bienveillante par M. Mathewson, l'agent en charge. On était ici en plein hiver, et il y avait plusieurs pieds de neige en arrière du poste. Nous avons quitté le fort Chimo à midi, le 19, et sous la conduite de notre pilote esquimau nous avons re descendu la rivière encore par une tempête de neige. Nous avons eu de la neige à intervalles durant toute cette nuit et le jour suivant. J'avais eu l'intention de faire escale au havre O'Brien pour y déplacer le charbon et y prendre quelques tonnes de pierres pour le lest avant que de continuer ma route vers Saint-Jean, Terreneuve, où il me fallait débarquer les partis d'exploration géologique et faire du charbon, mais en m'approchant des îles du cap Chudleigh qui forment l'abri le plus avancé du havre O'Brien, comme le thermomètre s'élevait et que la brise de l'ouest fraîchissait, j'ai jugé qu'il valait mieux continuer, déplacer mon charbon en mer, et nous passer du lest additionnel, ce que nous avons fait. Nous avons contourné le cap Chudleigh le soir du 20 et nous avons eu une belle navigation jusqu'à Saint-Jean, où nous avons jeté l'ancre à deux heures et demie du matin, le 25. A son voyage de retour, la *Diana* avait fait une moyenne de près de 9 nœuds à l'heure ; nous n'avons pas vu de champs de glace et très peu de banquises.

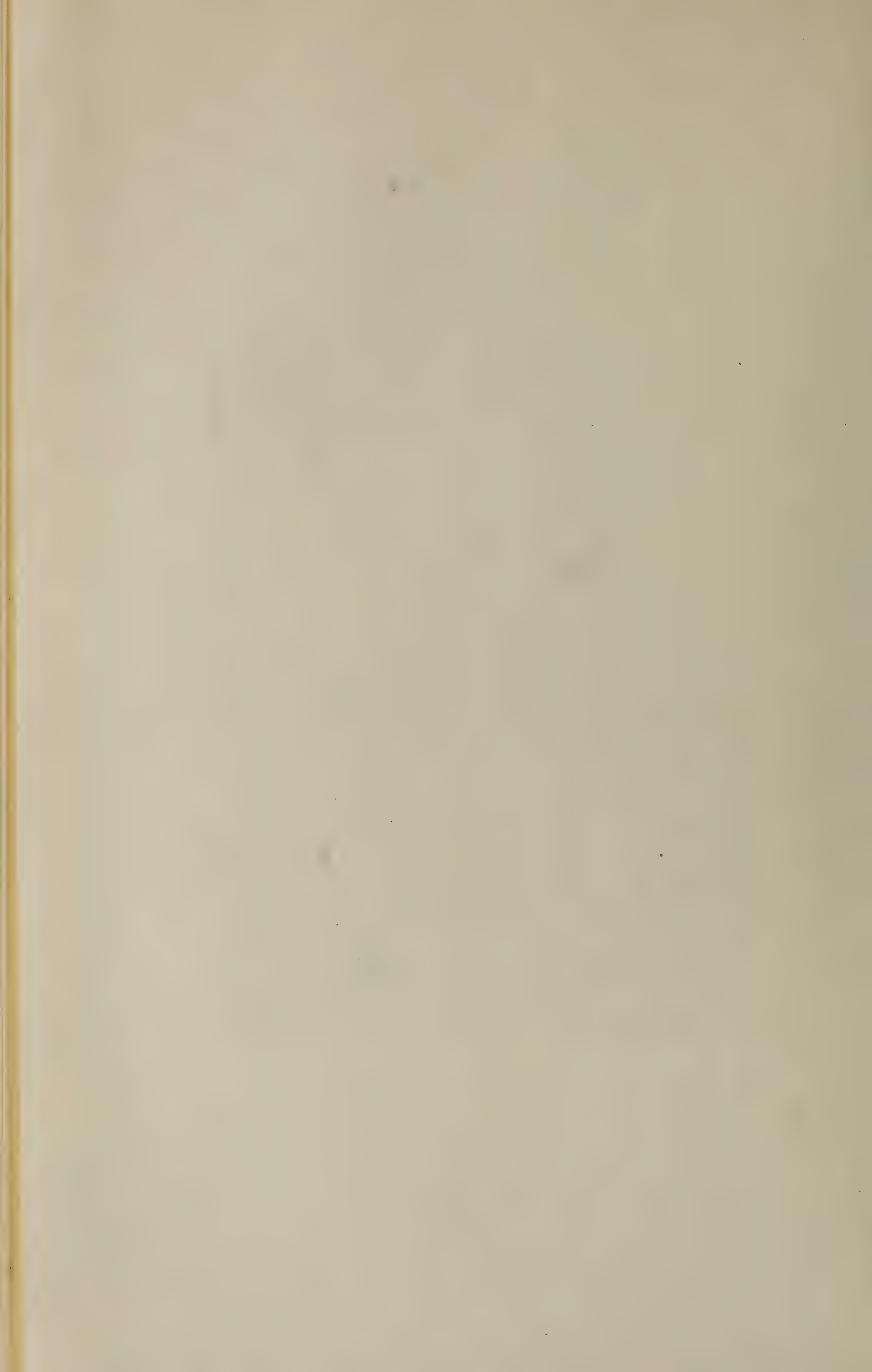
A Saint-Jean, nous avons été traités avec beaucoup de bienveillance par Son Excellence le gouverneur sir Herbert Murray, M. Job, le propriétaire de la *Diana*, et tous les autres. Nous sommes restés là, occupés à faire un nettoyage général et à prendre un supplément de charbon, jusqu'au matin du 6 octobre, alors que, le temps s'étant mis au beau, nous sommes partis pour retourner à la baie d'Hudson. Nous avons eu du beau

ESQUIMAUX À DOUGLAS-HARBOUR (20 OCTOBRE).



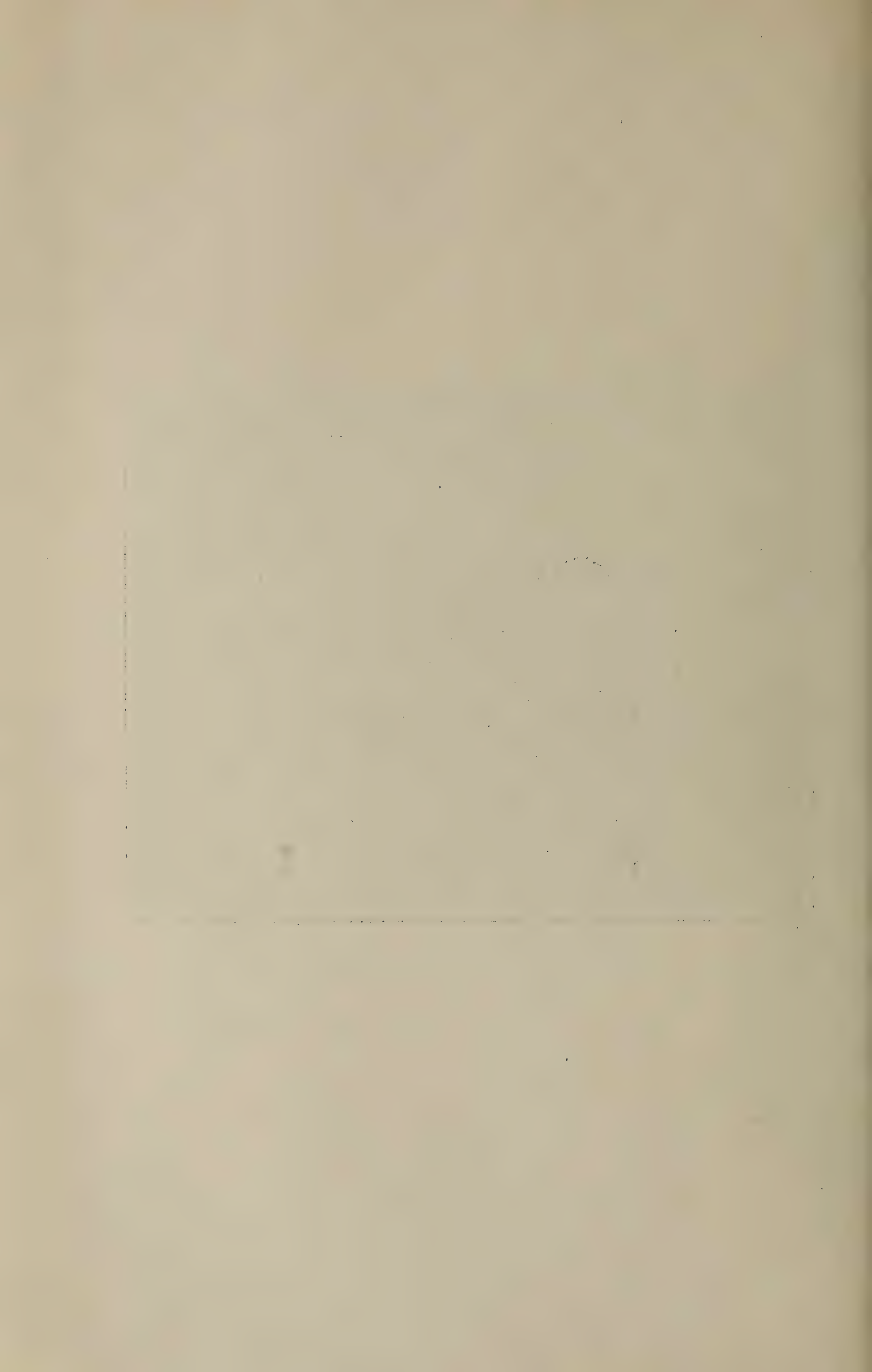


MARI ET FEMME—DOUGLAS-HARBOUR—L'HOMME EN HABITS D'HIVER (28 OCT.)

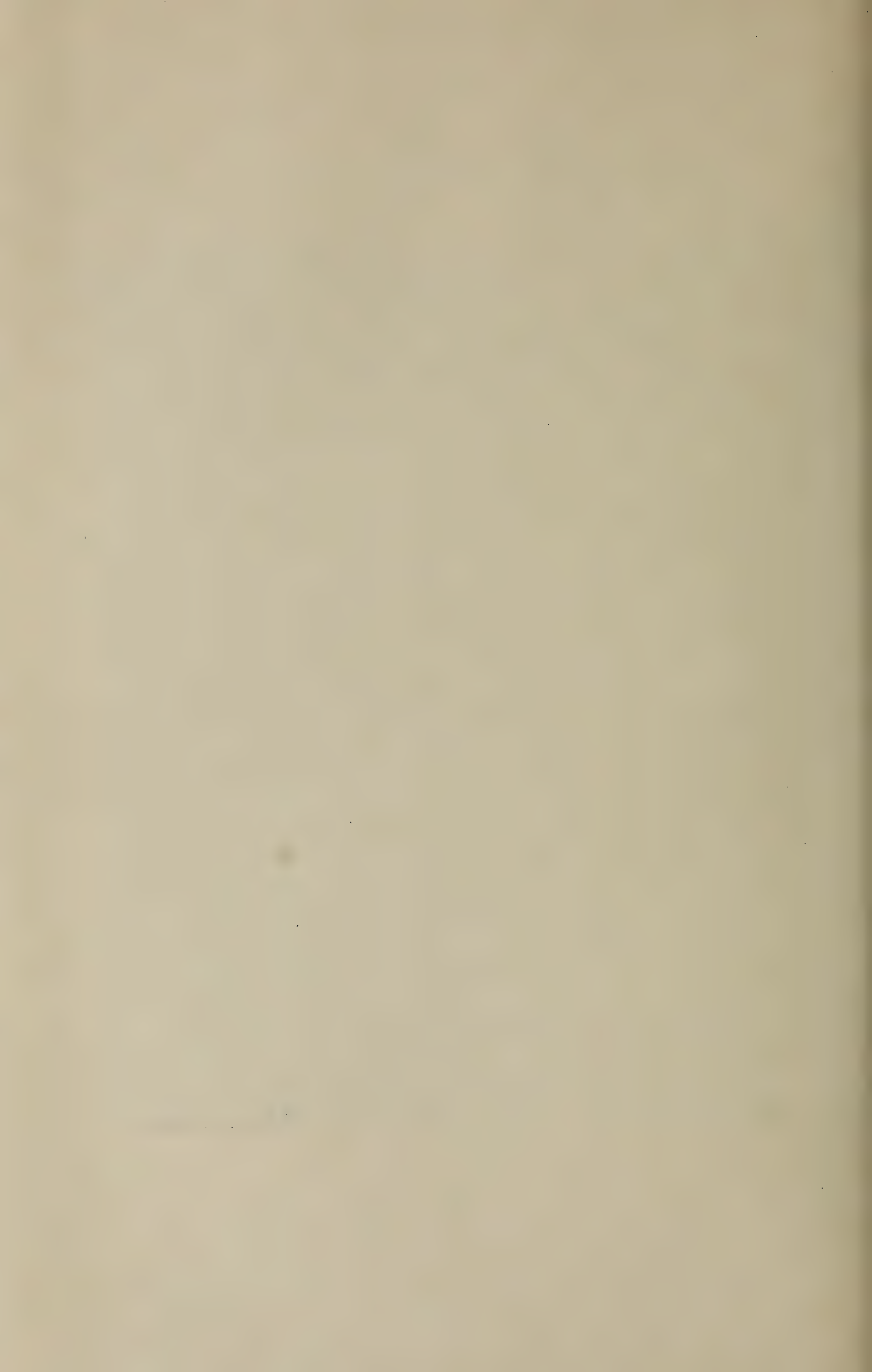




KYACKS ESQUIMAUX VENANT AU NAVIRE. [48]



CAP CHUDLEIGH (15 OCTOBRE).



temps jusqu'à Belle-Isle, mais au delà, presque constamment de la neige et des bourrasques. Le 8, nous sommes entrés dans le havre de Pitt pour y atterrir notre chaloupe à vapeur et notre guigue supplémentaire ; nous y avons été retenus jusqu'au matin du 10. Nous avions à peine contourné le cap Charles lorsque nous avons été assaillis par une forte bourrasque du nord-ouest accompagnée d'une tempête de neige. Nous avons brassé au vent à l'abri de la côte du cap Bluff et nous sommes entrés dans Snug Harbor pour la nuit. La bourrasque et la neige ont continué jusqu'au 12, alors que le vent ayant modéré et le temps s'étant mis au beau, nous avons continué notre route vers le nord. Nous avons aperçu les Boutons à midi, le vendredi, 15, et nous nous sommes dirigés de façon à passer au sud des îles en remontant par le détroit de Grey, mais comme nous dépassions le cap Chudleigh une neige épaisse commença à tomber ; il avait neigé toute la journée par intervalles. Le temps était au vent et à l'orage et nous avons décidé d'entrer dans le havre O'Brien et d'y passer la nuit à l'ancre. A terre, tout annonçait l'hiver, et il est tombé beaucoup de neige durant la nuit. Le lendemain, le 16, peu de temps après le déjeuner, le temps s'est éclairci et nous sommes sortis pour la deuxième fois; nous étions sortis à sept heures, mais comme il faisait très noir et qu'il neigeait nous étions retournés à notre mouillage. Nous avons dépassé les Boutons Occidentaux peu après midi, et nous avons dirigé notre route en plein milieu du détroit en remontant. Nous avons eu de la neige par intervalles durant l'après-midi et la nuit; il y avait un peu de houle, et nous avions le vent presque en proue et le navire se couvrait d'une lourde couche de glace sur le beaupré et les haubans; cependant nous avancions assez rapidement, et le 17, à 5 heures de l'après-midi, nous avions par le travers les hautes terres de la Grosse-Ile. Nous avons ralenti notre marche durant la nuit, vu que nous avions l'intention de faire escale à Douglas Harbour pour y déplacer le charbon et y prendre de l'eau douce. Au cours de nos voyages antérieurs dans le détroit, durant l'été, nous n'avions jamais éprouvé la moindre difficulté à nous approvisionner d'eau, vu qu'il suffisait de nous amarrer à un banc de glace et de mettre le bout de la pompe aspirante dans l'une des flaques d'eau douce qui se formaient à la surface de la glace et de pomper. Comme il n'y avait pas de champs de glace en octobre, il nous fallait chercher notre eau douce à terre. Durant les premières heures de la matinée du 18, il a neigé constamment et nous avons eu quelque difficulté à trouver l'entrée du havre, vu qu'il était presque impossible de distinguer les îles de la terre ferme, qui étaient également couvertes de neige, et les premières ne ressortant pas en relief contre les hautes terres en arrière. Nous avons jeté l'ancre dans le havre de Douglas à 3 heures de l'après-midi. Les Esquimaux que nous avions rencontrés en juillet étaient maintenant campés sur une anse de la baie extérieure pour la chasse aux phoques et aux morses. Lors de notre visite en septembre, ils étaient à l'intérieur à la chasse aux chevreuils. Notre retour les a beaucoup réjouis. Le 19, ils se sont rendus à Douglas Harbour, hommes, femmes et enfants, dans l'intention de venir à bord, mais lorsqu'ils sont arrivés sur la grève, près du navire, il soufflait une bourrasque du nord-est qui chassait la neige, et il nous était impossible de tenter d'atterrir avec un bateau sur la plage rocailleuse pour les amener à bord, à cause du ressac ; il se sont immédiatement mis à l'œuvre et, en une demi-heure, ils ont construit un igloo ou hutte de neige dans laquelle ils ont passé chaudement et confortement la nuit suivante, bien qu'ils n'eussent pas de feu. Le 19, la bourrasque nous a empêchés d'envoyer nos bateaux à la recherche de l'eau, mais le lendemain, le 20, le vent ayant modéré et tourné au nord-ouest, nous les avons envoyés dans le bras nord-ouest, où durant l'été nous avions trouvé plusieurs bons cours d'eau ; mais, tard dans la soirée, alors que leur absence prolongée commençait à nous inquiéter, ils sont revenus sans eau, ayant trouvé tous les cours d'eau gelés jusqu'au fond. Le 21 nous avons rempli nos réservoirs d'eau en puisant dans un lac à un demi-mille à l'intérieur. L'eau a dû être transportée à bras aux bateaux sur la plage; elle gelait dans les seaux, autour des bateaux et sur les vêtements des hommes. Le 22, le temps était beau et nous sommes partis à 7 heures du matin pour la baie d'Hudson. A 8 heures, il faisait jour. A neuf heures et demie, ou dès que nous fûmes entrés dans le détroit, la neige recommença à tomber. Nous avions eu plus ou moins de neige chaque jour depuis le 15, jour où nous avions

dépassé le cap Chudleigh. Durant l'après-midi du 22 le temps s'est rasséréné et nous avons passé à peu près dix milles au nord de l'île Charles, dirigeant notre route de façon à atteindre l'extrémité orientale de l'île Salisbury dans l'espoir d'examiner encore une fois, le lendemain matin, l'embouchure de la passe Fox. Nous avons navigué lentement à la vapeur en louvoyant sur notre route durant la nuit qui était très noire. Le 23, à 7 heures trois quarts du matin, nous avons supposé que nous étions près de l'île et, jugeant par le murmure de la marée et par la force du courant, nous avons acquis la conviction que nous étions dans les parages où nous avions antérieurement trouvé de la glace. A neuf heures du matin il a commencé à neiger abondamment. Nous avons tenu bon pendant un certain temps, dans l'espoir que, le grain une fois passé, le temps s'éclaircirait, mais à 10 heures de l'avant-midi nous avions une forte tempête de neige et, vu la force et l'incertitude des courants, nous avons renoncé à tenter de nous approcher de l'île et nous nous sommes dirigés à la vapeur vers le cap Digges; dans le cours de l'après-midi, nous nous sommes approché de la terre du cap Wolstenholme. Nous avons aperçu cette terre plusieurs heures trop tôt et trop loin à l'est, ce qui indiquait que nous avions été poussés au sud-est durant la nuit. Nous avons, jusqu'à la tombée de la nuit, suivi de près la terre dont les rives sont escarpées. Le lendemain, 24, à 2 heures et demie du matin, nous avons aperçu le cap Wolstenholme et nous avons côtoyé autour du cap Digges dans l'espoir d'entrer au port Laperrière et d'y rester pour attendre le beau temps, mais il neigeait trop pour risquer d'y entrer. Partout la rive était couverte de neige, et un endroit ressemblait tellement à un autre que nous ne pouvions découvrir l'entrée. Nous ne pouvions voir qu'à quelques pieds de la rive au-dessus de l'eau. Les collines disparaissaient dans les tourbillons de neige chassée par le vent, de telle sorte que nous ne pouvions rien distinguer. Il gelait dur et l'embrun se congelait partout où il se posait. A dix heures de l'avant-midi, nous trouvant alors dans la baie d'Hudson, au large de la pointe sud-est de l'île Digges, nous avons pris le large vent devant; il soufflait une forte brise du nord-est et la mer était houleuse. A deux heures de l'après-midi, la mer était exceptionnellement agitée, et pour circuler sur les postes glissants il nous a fallu tendre des câbles de sûreté pour nous y cramponner. La neige tombait toujours en abondance et il n'y avait aucun signe d'un changement pour le mieux. Nous avons alors décidé de retourner à l'est tandis que nous avions une bonne occasion de partir. De bonne heure, dans la matinée du 25, le vent sauta au nord-ouest et le temps s'éclaircit quelque peu; nous avons pu apercevoir les hauteurs du cap Moses Oates, et après nous étions en vue de la rive du Labrador, que nous avons suivie, et nous avons jeté l'ancre dans le havre de Douglas un peu après midi. Il avait neigé durant toute la matinée, mais en entrant à l'abri des terres nous avons retrouvé le beau temps. Le 26, le vent était retourné au sud-est et il neigeait encore si abondamment qu'il nous était impossible de voir les îles au large de l'entrée du port. Dans l'après-midi, le vent prit les proportions d'une bourrasque, et il nous fallut jeter une deuxième ancre. Le 27 et le 28 nous sommes restés à l'ancre. Le temps était noir et orageux au-dessus du détroit, et il nous était impossible de voir à quelque distance au large; dans le havre, le temps était variable, des brouillards de neige passant à intervalles et le vent sautant constamment d'un point à l'autre. Le 29 au matin, le temps semblait plus beau, et j'ai décidé de retourner dans la baie. Nous avons levé nos ancres et nous sommes partis à neuf heures de l'avant-midi. Le temps était alors clair dans le havre et à quelque distance à l'extérieur parmi les îles. A 10 heures et quart nous étions sortis dans le détroit et nous dirigions notre route de façon à passer près de l'extrémité orientale de l'île Charles; à notre avant et autour de nous, le temps était très épais, le sommet des collines à l'intérieur étant enveloppé dans les tourbillons de neige, mais nous pouvions voir distinctement le bord de la rive; à onze heures de l'avant-midi, il soufflait une demi-bourrasque tout droit en avant et le vent fraîchissait, amenant une lame courte et brisée; nous avons continué jusqu'à 2 heures de l'après-midi; le navire se couvrait rapidement de glace autour du beaupré et des haubans, vu que l'embrun s'y congelait à mesure qu'il s'y déposait. A 2 heures, nous avons décidé de virer de bord et de sortir du détroit. Nous avons contourné les Boutons à 7 heures du soir, le 30, et nous sommes descendus le long du Labrador. Nous avons

pris nos bateaux de rechange à bord au havre de Pitt le 4 novembre, et après les avoir mis en place nous avons continué le même jour en route pour Halifax. Nous sommes passés au cap Saint-Laurent le matin du 6, nous sommes arrêtés à Canso et nous avons fait notre déclaration le 7. Nous avons rencontré une bourrasque de sud sud-ouest avec une mer houleuse au large de Canso le même soir, et nous avons dû retourner nous mettre à l'abri, vu que le navire était trop léger pour bien tenir la mer. Nous avons passé la journée du 8 à l'ancre dans le goulet de Canso, l'équipage étant occupé à remplir les soutes à même la maîtresse partie de la cale afin d'arrimer le navire de façon à le lester davantage à l'arrière. Nous sommes repartis pour Halifax le 9 au matin et nous avons eu de très gros temps la nuit et le jour suivant. Dans l'après-midi du 10, un paquet de mer a abordé le navire en arrière des haubans du côté de bâbord, brisant et emportant l'un des bateaux. Nous sommes arrivés à Halifax et nous avons amarré au quai de la Marine à une heure de l'après-midi le jeudi, 11 novembre.



PARTIE III.

NOTES SUR QUELQUES-UNS DES PREMIERS VOYAGES À LA BAIE ET AU DÉTROIT D'HUDSON.—OPINIONS DES CAPITAINES BALEINIERS ET MES CONCLUSIONS SUR LA QUESTION DE LA NAVIGATION DU DÉTROIT.

Je me propose de donner ici de courtes notes sur quelques-uns des premiers voyages d'exploration qui ont été faits au détroit et à la baie d'Hudson, ainsi que les opinions obtenues de quelques-uns des capitaines baleiniers qui ont fait de fréquents voyages dans le détroit et qui ont hiverné là ou dans la partie septentrionale de la baie. Mon intention n'est pas de parler des voyages entrepris par les vaisseaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson et exécutés régulièrement depuis le premier établissement de la compagnie sur les bords de la baie; ces vaisseaux partaient généralement à la fin de juillet ou au commencement d'août, ainsi qu'en septembre. Il leur était inutile d'opérer le passage plus tôt, car les expéditions en chaloupes qui apportaient les pelleteries de l'intérieur ne pouvaient pas arriver aux dépôts de la côte avant la fin de juillet; tandis que dès qu'ils avaient débarqué les provisions importées, et embarqué les fourrures et les produits de la pêche de la saison, ils n'avaient plus rien à faire et le plus tôt ils revenaient au marché le mieux c'était. Alors comme aujourd'hui, la pêche se faisait en juillet et en août, époque où la truite et le saumon passaient de la mer dans les rivières; la pêche de la baleine blanche dans les rivières avait lieu vers le même temps. Lorsque les vaisseaux de la compagnie étaient retenus après la mi-septembre, c'était toujours à cause de leur arrivée tardive; en raison de vents contraires, de calmes ou de retards dans la glace, ils ne pouvaient pas quelques fois atteindre les ports de Churchill, de York ou l'entrée de la baie James avant le mois de septembre; dans ces cas ils étaient retardés pour leur retour, et plutôt que de se risquer dans le détroit, ils étaient obligés d'hiverner dans la baie. Les vaisseaux dont il est ici question étaient naturellement des voiliers, et la plupart des obstacles qu'ils rencontraient n'auraient pas beaucoup retardé des steamers. Donc l'expérience des vaisseaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson ne concernant, comme je l'ai expliqué, que la seule saison comprise entre la fin de juillet et la fin de septembre, ne saurait servir à déterminer les conditions de la navigation pendant le mois de juin, au commencement de juillet et octobre.

La première charte de la Compagnie de la Baie d'Hudson fut octroyée en 1668, année pendant laquelle le prince Rupert envoya dans la baie une expédition commandée par le capitaine Zachariah Gillam à bord du *Monarch.* Cette expédition passa l'hiver à la rivière Rupert et établit un fort appelé Fort Charles, le premier poste anglais sur la baie d'Hudson. La charte accordait à la compagnie et à ses successeurs le commerce exclusif de la baie et du détroit d'Hudson, avec droits territoriaux et juridiction sur toutes les terres et régions de la côte et adjacentes qui n'étaient pas la propriété réelle d'un autre Prince ou Etat chrétien, à être regardées et réputées comme l'une des plantations ou colonies britanniques dans l'Amérique, sous le nom de Terre de Rupert.

Frobisher—1576, 1577, 1578.

L'un des premiers voyages faits aux environs du détroit d'Hudson fut celui de Frobisher en 1576. Il partit de la Tamise le 8 janvier avec le *Gabriel*, de 35, le *Michel*, de 30, et une pinasse de 10 tonneaux, pour découvrir une route allant à Cathay. La pinasse fut perdue; le *Michel* fut séparée des autres par un coup de vent, et, croyant que le *Gabriel* s'était aussi perdu, retourna en Angleterre. Monté sur le

Gabriel, Frobisher vint en vue du Groënland le 11 juillet, du promontoire nord le 21 juillet, et pénétra dans le détroit Frobisher durant le mois d'août. Il retourna en Angleterre, où il arriva le 2 octobre de la même année. Il revint l'année suivante avec trois vaisseaux, dont l'un était l'*Aid*, de 180 tonneaux, prêté par la reine Elizabeth. Il partit d'Angleterre le 29 mai, des îles Orkneys le 8 juin, et arriva à l'île de Hall, dans le détroit de Frobisher, le 17 juillet; et le 23 il prit possession formelle de la terre nouvelle. Il fit une marche à travers le pays, drapeau au vent, etc., entassa des pierres sur de hautes montagnes et en d'autres endroits comme marque de prise de possession, remerciant Dieu et implorant la Majesté Divine de conduire à la connaissance de la vraie religion et à l'espoir du salut en Christ les barbares indigènes qui avaient été élevés dans le paganisme et l'infidélité, etc. Il retourna en Angleterre le même automne. Il revint l'année suivante avec une expédition plus nombreuse, dans l'intention d'y fonder une colonie. Les colons, cependant, refusèrent d'y rester, car ils trouvaient le climat trop rigoureux. En 1861 et 1862, le capitaine Hall a trouvé des traces de cette expédition sur les bords du chenal Frobisher.

John Davis—1589.

John Davis fit voile d'Angleterre le 7 mai 1586, pour son second voyage à bord du *Moonshine.* Il se rendit plus loin que " Meta Incognita," terre ainsi nommée par Frobisher. Il entra dans le détroit d'Hudson, et après en être sorti, continua à descendre jusqu'au chenal de Davis, Labrador. Il revint dans le détroit de Cumberland en 1587, croyant que c'était la route pour aller à Cathay.

Capitaine Waymouth—1602.

Le 4 juin 1602, le capitaine Weymouth partit des îles Orkneys à bord du *Discovery*, 70 tonneaux, accompagné du *Godspeed*, 50 tonneaux. Le 28 juin, sous la latitude 62° 20', il découvrit le promontoire de Warwick, et se tenant le long de la côte, il eut de bonnes raisons de croire que c'était une île ; se fondant sur cette supposition, il en conclut que le passage de Lumley et le passage suivant au sud devaient nécessairement être une mer, et comme il y a là un grand courant se dirigeant vers l'ouest, il en conclut qu'il pouvait raisonnablement y espérer un passage. Il arriva à la latitude 68° 53', mais ses hommes refusèrent d'aller plus loin. Ceci avait lieu le 19 juillet. Ils voulaient bien essayer de trouver un passage à l'ouest entre 60° et 57°. Le 26 juillet, sous 60° 40' il trouva un chenal dans lequel il s'avança sur un espace de cent lieues ouest quart sud ; ce passage avait 40 lieues de large, et était très peu embarrassé de glaces. Comme plusieurs de ses hommes étaient malades, il retourna en Angleterre, persuadé d'avoir trouvé le passage nord-ouest. Le capitaine Luke Fox est d'opinion que c'est ce voyage qui a porté Hudson à faire sa découverte.

Hudson—1610.

Dans son quatrième voyage, en 1610, Hudson découvrit le détroit et la baie d'Hudson. Parti d'Angleterre le 17 avril, il atteignit l'Irlande vers la fin de mai. Il en repartit le 1er juin, observa l'entrée du détroit de Frobisher le 9 juin et entra dans la baie d'Hudson le 24 juin ; le 11 juillet il se trouvait à la hauteur des îles de Gods Mercie, passait par le détroit, puis dans la baie le 3 août. Il entra dans la baie par le détroit entre le cap Wolstenholne et le cap Digges, deux caps auxquels il donna ces noms. Il paraît avoir livré, dans le détroit, un rude combat contre les glaces et les vents. Naviguant au sud le long de la côte orientale de la baie sans trouver un bon abri, il fut entraîné par les glaces le 1er novembre. Au printemps de 1611, son équipage se révolta ; Hudson, son fils et sept hommes furent emportés à la dérive dans un bateau non ponté, et on n'entendit plus parler d'eux.

Expédition à la Baie d'Hudson, 1897.

Sir Thomas Button—1612.

Au commencement de mai 1612 sir Thomas Button fit voile d'Angleterre, découvrit les îles auxquelles il donna son nom, les îles Southampton et Mansfield, atteignit la rivière Nelson le 15 août, y passa l'hiver, et retourna au pays en 1613.

Gibbons--1614.

On rapporte aussi que Gibbons en 1614 est entré dans la baie d'Hudson à la recherche d'un passage nord-ouest.

Robert Bylott—1615.

Le capitaine Robert Bylot en 1615, dans le *Discovery*, de 55 tonneaux, avec William Baffin, qu'il avait pris comme pilote, mit à la voile d'Angleterre le 18 avril, aperçut le Groënland le 6 mai, toucha à l'île Résolution le 27 mai, fit du commerce avec les sauvages de l'île aux Sauvages, vit les îles Mill, qu'il nomma ainsi à cause de l'émiettement des glaces sur ces îles. Le 10 juillet, il aperçut la terre à l'ouest de lui, où il trouva une marée venant du nord, ce qui lui donna l'espoir de trouver un passage au nord-ouest; il fit escale au cap Comfort, et de là revint en Anglerre le 9 septembre, après avoir perdu un homme. Il parle très peu de la glace et ne paraît pas avoir été retardé.

Hawkesbury—1616.

Le capitaine Hawkesbury, le 10 août 1616, arriva à Sea Horse Point. Il ne put trouver un passage au delà, de sorte qu'il retourna en Angleterre.

Luke Fox—1631.

Luke Fox, en 1631, dans la pinasse *Cnarles*, de 20 tonneaux, (avec vingt hommes, deux garçons et dix-huit mois de provisions), partit d'Angleterre le 8 mai, entra dans le détroit d'Hudson le 22 juin, passa Carey Evan's Nest, entra dans Sir Thomas Roe's Welcome, qu'il nomma; il trouva un beau temps clair, une mer libre, libre de glaces, pas de neige sur la terre. Mettant à la voile vers le sud le 30 juillet, il nomma Brook Cobham ; il inscrit dans son journal le 3 août, que plus il s'éloigna de Roe's Welcome moins la marée était sensible. Il arrêta à la rivière Nelson le 29 août, où il rencontra le capitaine James; il sortit du détroit au commencement d'octobre et arriva dans le Downs le dernier jour du mois. Il ne paraît pas avoir été troublé par la glace. Il croyait fermement à l'existence d'un passage au nord-ouest; il croyait qu'on le trouverait en haut de Welcome, et dans un climat tempéré.

Capitaine James—1631.

Le capitaine James partit d'Angleterre vers le même temps que Fox. Il entra dans le détroit d'Hudson vers le milieu de juin, fut excessivement embarrassé par la glace, dont il parle longuement; il se rendit au fond de la baie; hiverna à l'île Charleton, où il fut forcé de chercher un refuge de bonne heure en octobre, alors qu'il commença à neiger et à geler très fort. Bien que la glace fut sortie de la baie James le 9 juin 1632, la mer vers le nord fut cependant couverte de glace flottante jusqu'au 22 juillet. James suivit la rive ouest jusqu'à Marble Island, tourna près de la terre ferme jusqu'à Nothingham Island, et étant persuadé qu'il n'y avait pas de passage nord-ouest à trouver, il partit pour l'Angleterre vers la fin d'août, et n'y arriva que le 22 octobre.

Lorsque les rapports ou journaux de James et de Fox furent publiés, on se demandait lequel des deux disait la vérité.

Capitaine Knight et Barlow—1719.

Les capitaines Knight et Barlow partirent pour la baie d'Hudson en 1719, mais nous avons très peu de renseignements sur leur voyage.

Capitaine Middleton—1741.

En 1741, le capitaine Middleton entra dans la baie, avec la *Furnace*, remonta la rivière Wager, mit ses navires *Furnace* et *Discovery* en hivernement dans la rivière Churchill; ils étaient en quartiers d'hiver le 4 septembre en 1741. La rivière était gelée jusqu'à 8 milles en amont du creek d'hivernement le 6 octobre, et les gens pouvaient traversé sur la glace. Le 13 octobre, toute la glace qui bordait la rive en dehors, et sur une longueur de deux milles en amont sur la rivière, fut charriée hors de vue dans la mer. Il sortit de ses quartiers d'hiver de bonne heure en juillet, et le 12 juillet il était dans la latitude 95°30′ nord et la longitude 85°55′ ouest; il était dans la rivière Wager le 12 juillet 1742; il doubla le Welcome à la voile, découvrit les Frozen Straits et partit pour l'Angleterre le 15 août.

Il partit d'Orkneys le 27 juin 1741, atteignit le cap Farewell le 16 de juillet, Resolution Island, le 25 de juillet, et le 29 de juillet il était arrivé au cap Digges. Il trouva le détroit libre de glace; le même soir—29 de juillet—il atteignit l'extrémité nord de l'île Mansfield; arriva à Carey Swan's Nest le 31 juillet, et décida d'aller passer l'hiver à Churchill. 2 août—En se rendant à Churchill il rencontra beaucoup de glace. Il entra dans la rivière Churchill le 9 août; le 31 août il tira ses navires à terre dans Wintering creek, et les mit en sûreté pour l'hiver le 17 septembre. Le 29 septembre la rivière était pleine de glace.

Il partit de nouveau de Churchill le 1er juillet 1842, et resta dans le Welcome jusqu'au 15 août, alors qu'il partit pour l'Angleterre. Il passa Mansfield le 20, le cap Digges le 21, Resolution Island le 26 août, et arriva à Orkneys le 15 septembre. Il semble avoir rencontrée peu de glace dans le détroit, soit en entrant soit en sortant.

Capitaine Coates—1727 à 1751.

Narration du capitaine W. Coates de 1727 à 1751, durant le temps où il fut au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Barrow, qui publia le journal de Coates, dit: " Bien qu'un siècle se soit écoulé depuis que le journal a été écrit, on trouva que les remarques de Coates sont étonnamment exactes et méritent bien d'être perpétuées parmi les rares et inédits voyages que la Société Hakluyt s'occupe de conserver contre les voyages du temps."

En parlant du voyage à la Baie d'Hudson et de la meilleure manière de manœuvrer un navire dans la glace, le capitaine Coates dit: Tenez bien au sud du cap Farewell, et évitez soigneusement de vous engager dans la glace avant d'entrer dans le détroit de la baie d'Hudson; la glace est dure; et la houle s'enfonce jusqu'à plusieurs milles dans cette glace; les marées et les courants tiennent la glace continuellement en mouvement, rendent dangereux d'y hasarder un navire avant d'être rendu à 10 ou 15 lieues dans le détroit. En 1727 j'ai perdu un navire près du cap Farewell en m'y faisant prendre, et en 1736 j'ai perdu un autre navire durant un calme, lorsque la glace se referma sur moi à six lieues en dedans du cap Résolution; le navire sombra en 20 minutes.

" Tenez-vous sur le côté nord du détroit, parce que le côté nord du détroit et de la baie sont ordinairement libres de glaces les premiers, parce que les vents du nord y soufflent et qu'un courant y attire toujours la glace vers le sud; mais quelques fois les vents produisent un effet contraire.

Vous devriez partir d'Angleterre de manière à vous trouver au large de l'embouchure du détroit vers le 6 de juillet, quelques jours avant ou après, selon que le permettra la saison. Mais remarquez que le 3 juillet 1736 la glace était si épaisse à l'entrée du détroit que, nous trouvant renfermés, notre navire fut écrasé en pièces; et en 1739 nous tentâmes six fois d'entrer dans le détroit entre le 1er et le 2 de

juillet et nous ne pûmes réussir, tant était compacte et tassée la glace en travers de l'entrée, ce qui nous obligea de rester en mer au large. Je me rappelle qu'une fois nous sommes entrés le 26 juin, et que nous remontâmes avec beaucoup de travail environ 60 lieues; mais alors nous trouvâmes de tels bancs et murailles de glace d'un côté à l'autre que nous fîmes très peu ou pas de progrès avant le 20 de juillet. Et en conséquence, vous voyez qu'il est peu utile d'y être rendu plus tôt et que vos risques sont plus grands; parce que la glace est plus compacte, plus grosse et pas aussi émiettée et ébranlée; et il est incroyable combien de changements opèrent les marées de printemps au commencement de juillet sur la glace à l'embouchure du détroit, et quels immenses champs de glace elles émiettent et mettent en pièces, champs qu'il était auparavant effrayant de contempler lorsqu'ils étaient agités et mis en mouvement par ces marées furieuses qui sont si bouleversées et coupées par ces gros morceaux de glace qui les font déborder en remous et tourbillons de la manière la plus terrifiante et qu'il faut examiner d'une manière particulière et soigneuse; et si vous craignez d'être pris avant d'y avoir pénétré d'au moins 15 lieues ou plus, surtout à l'approche des marées du printemps, vous devez patienter et vous faire une règle de rester sur la mer libre au large de ce courant vers l'intérieur.

" Plus haut dans le détroit nous trouvons la glace pas aussi dure, en dehors vous êtes près de la rive ou près des îles de glace, jusqu'à ce que vous soyez à mi-chemin vers le haut du détroit, et au delà de cela jusqu'au cap Digges dans les seconds passages étroits (*narrows*) au retour des marées, et plus spécialement des marées de printemps, partout la glace est dure et embarrassante et très dangereuse. On peut à bon droit diviser la glace en trois espèces. Premièrement se trouvent ces îles de glace qui sont d'immenses corps, qui sont si profondément immergées dans l'eau au-dessous du courant des marées, qui sont si fixées comme de la terre sans mouvement ou ce qui est à peine sensible. Secondement c'est ce qu'on appelle de grande et grosse glace solide, et c'est dans cette espèce que nous craignons le plus d'être pris; cette glace s'enfonce profondément dans l'eau et ressent toute la force et la puissance des marées; elle laboure et brise la glace d'une manière si terrifiante que l'on croirait que Dieu l'a doué d'un furieux esprit de perdition, et elle se déchire et se fend elle-même lorsqu'elle se précipite contre ces îles ou l'une sur l'autre comme si elle s'efforçait de voir laquelle sera réduite la première. Troisièmement.—La petite glace est pour ainsi dire le jouet des deux autres espèces de glace, et le vent l'affecte beaucoup plus que les marées, et cette espèce forme de beaucoup la plus grande quantité, nous essayons toujours d'abriter nos navires dans et parmi cette glace, où nous restons facilement et tranquilles et en sûreté sans dérangement, si ce n'est lorsque nous passons près d'une glace agitée, qui se heurte et coure l'une contre l'autre, comme je l'ai dit plus haut. Ceci est évident, que vous la voyiez ou non, parce qu'alors le temps est très sombre et brumeux. Je ne dois pas omettre de dire que bien que la glace soit pour ainsi dire le jouet des marées, ces dernières, cependant, sont violemment affectées par ces épais et gros champs de glace qui les détournent dans toutes les directions, et dans toutes les gradations, selon la masse et la profondeur dans laquelle ils sont immergés.

" Ces champs, comme il est dit ci-dessus, labourent la petite glace avec une force étonnante, mais ils sont vaincus par la quantité supérieure de petite glace. Dans toutes ces rencontres il est bien dangereux d'être pris près des bords, où la suction est aussi puissante que tomber en travers d'une bande de navires dans un fort courant. Aucune puissance ne peut vous détacher avant le retour d'une marée contraire, et ainsi vous restez exposés à l'écrasement et au choc de tout ce qui vient; c'est ce que nous appelons à bon droit une délivrance.

" Ce que j'ai dit jusqu'à présent s'applique à la glace dans les détroits, où les marées sont puissantes partout, mais la glace dans la baie jusqu'à ce que vous approchiez de terre est très tranquille, et n'est remuée d'une certaine manière par les vents seulement, ce qui nous fait adopter n'importe quelle méthode ou naviguer à n'importe quelle distance plutôt que d'être pris dans la glace de la baie. Et comme mémoire, n'entrez jamais dans un champ de glace la nuit, ni pendant un brouillard, lorsqu'il y a risque d'être renfermé, ou avant de l'avoir circonscrit autant que possible; et n'imaginez pas que c'est perdre du temps que d'y regarder à deux fois avant

de prendre une résolution. J'en ai constamment fait l'expérience, ce qui plus d'une fois m'a donné un avantage considérable sur d'autres navires; bref, chaque fois que j'ai négligé cette précaution, j'en ai été généralement puni avant de pouvoir me dégager.

" Il est tout aussi hasardeux d'entrer dans le détroit avant le commencement de juillet à cause de la glace, que dangereux d'être dans cette baie après le milieu de septembre. Les bourrasques de vent et de neige règnent continuellement avec de très courts intervalles de calme; les froids sont tels que vous ne pouvez manœuvrer le navire; il est possible que les vents diminuent pendant que les gelées règnent, mais à quoi cela sert-il lorsque les poulies sont des serrures, les câbles des boulons, et que les voiles ne peuvent être rentrées ni sorties; c'est certainement la dernière extrémité. La nouvelle glace près des rives et des rivières et l'embrun de la mer s'attachent à votre navire et à vos cordages comme de la glu, vos voiles comme de la poix, et ainsi toutes les opérations par eau cessent, dans la partie nord de la baie d'abord, puis au sud peu après. Les vents sur terre sont variables, et vous avez de courts intervalles de beau temps durant la journée jusqu'à la fin d'octobre, mais ces violentes bourrasques de gelée et de neige sont si fréquentes que toutes nos embarcations sont mises en quartiers d'hiver lorsque les rivières sont couvertes de glace et que les rives sont bordées jusqu'à une grande distance, et l'eau disparaît, la terre se couvre de neige, puis règnent ces vents violents et perçants, qu'aucun être ne peut y faire face longtemps (exceptés à de courts intervalles). Il est difficile de se mettre en garde contre ces poudreries de neige et ces sombres brouillards condensés."

Ellis, Moore et Smith—1746.

Le *Dobbs Galley*, 180 tonneaux, et *California*, 140 tonneaux, William Moore, com mandant le *Dobbs Galley*, Francis Smith, le *California*. Henry Ellis alla avec eux en qualité d'agent de ceux qui ont équipé l'expédition. Il croyait fermement au passage nord-ouest. De longues instructions furent préparées pour la gouverne des deux commandants. Ils quittèrent l'Angleterre le 12 juin 1746, de conserve avec les navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Le 5 juillet ils commencèrent à rencontrer les montagnes de glace qu'on trouve toujours au large de l'embouchure du détroit. Ils arrivèrent à l'île Résolution le 8 juillet et firent presque naufrage sur l'île Résolution durant un brouillard. Ils rencontrèrent très peu de glace jusqu'à Upper Savage Islands. Le 13 juillet ils tombèrent dans une abondance de glace basse, de cinq à dix brasses d'épaisseur. A la hauteur du cap Charles, le 17 juillet, ils furent très incommodés par la glace, et le 30 juillet ils étaient à la hauteur de l'île Salisbury. Ils passèrent le cap Digges le 2 août, l'île Mansfield le 4 août, et le 11 août ils aperçurent le Welcome. Il ne se fit rien cette saison-là. Ils prirent leurs quartiers d'hiver à la fin d'août dans la rivière Hayes. L'hiver commença à la fin de septembre. Wintering Creek gela le 8 octobre, et le 31 octobre la rivière Hayes était gelée ferme. Quittèrent leurs quartiers d'hiver et mirent à la voile vers le nord-est le 1er juillet 1747; restèrent dans le Welcome jusqu'au 19 août; passèrent l'île Mansfield le 28 août, à destination d'Angleterre; entrèrent dans le détroit d'Hudson le 29 août, y éprouvèrent beaucoup de difficultés à cause du brouillard et de la glace; sortirent du détroit le 9 septembre, et arrivèrent en Angleterre le 28 de septembre 1747. Henry Ellis croyait fermement dans un passage nord-ouest même après son insuccès de le trouver au cours de son voyage.

Franklin et Back—1819.

Le 23 mai 1819, Franklin et Back partirent d'Angleterre à bord du navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson le *Prince of Wales*, pour une expédition sur terre pour explorer la côte à l'est de la rivière Coppermine. Le 4 août ils rencontrèrent leurs premiers icebergs et arrivèrent à York le 30 août.

Expédition à la Baie d'Hudson, 1897.

Parry—1821.

Le capitaine Parry à son second voyage—Parry sur le *Fury*, Lyon sur le *Heala*—partit d'Angleterre le 8 mai 1821. Rencontra de la glace pour la première fois au milieu de juin (17), latitude 60° 53′, et longitude 61° 39′. Aperçu l'île Résolution le 19 juin ; entouré pendant une semaine sous l'île Résolution vers le 16 juillet. Le 21 juillet, au large de Lower Savages, ils rencontrèrent trois des navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson, partis d'Angleterre vingt jours après eux. Passèrent les îles Salisbury et Nottingham le 13 août, les Frozen Straits (de Middleton) le 20 août, Repulse Bay le 22 août, et mirent leurs navires en hivernement à Lyon Inlet le 6 octobre. Ils avaient coupé un chenal à travers un demi-mille de glace de rivage pour faire entrer leurs navires dans l'inlet. Ils commencèrent à se couper un chemin pour partir le 21 mai 1822. Ils trouvèrent que la glace avait une épaisseur de quatre pieds, bien qu'à certains endroits elle eût douze pieds d'épaisseur. Leur chenal était terminé le 18 juin 1822, et prirent la mer le 2 juillet; entrèrent dans les détroits Fury et Hecla le 26 août; détroits bloqués par de la glace plate. De nouveau en quartiers d'hiver vers le 4 septembre près d'Iglolik ; passèrent 319 jours en quartiers d'hiver ; sortirent le 9 août 1823 ; ils furent entraînés dans des glaces flottantes jusqu'au 12 septembre dans Fox Channel ; les navires furent entourés et en grand danger pendant trente-cinq jours; ne sortirent du détroit d'Hudson que le 23 septembre, et arrivèrent en Ecosse le 10 octobre.

Capitaine Lyon—1824.

En 1824, le capitaine Lyon, sur le *Griper*, partit d'Angleterre le 20 juin, doubla l'île Southampton le 30 août, et mit le cap sur Roe's Welcome. Il entra dans Wager Inlet le 12 de septembre, mais son navire était avarié et faisait eau, de sorte qu'il retourna directement en Angleterre.

Capitaine Back—1836.

Le capitaine Back partit d'Angleterre sur le *Terror* le 14 juin 1836. Le 1er août il luttait contre des champs de glace au large de l'île Résolution ; le 23, il aperçut l'île Baffin, et commença à se frayer un chemin à travers une mer de glace jusqu'à l'île Southampton, de là il continua vers Repulse Bay, où il avait intention de passer l'hiver, mais tard en septembre une violente tempête le chassa jusqu'au delà du Cap Comfort, lorsque le *Terror* fut absolument enfermé dans la glace, reposant sur de la glace solide comme sur un berceau, et ballotté d'un côté et d'un autre selon que la plaine gelée se déplaçait sous l'action des courants et des vents. Dans cette position, le capitaine Back et son équipage passèrent l'hiver. Vers la fin de février, le champ de glace se déchira en deux, avec une commotion qui menaça de broyer le navire, les masses brisées de glaces s'ébranlaient en avant et en arrière, s'émiettant et se broyant entre elles avec un bruit asourdissant, en levant le navire absolument hors de l'eau, puis se précipitant contre ses flancs avec une force qui le faisait tourner bout pour bout. Cet état de choses se continua jusqu'au 16 mars 1837, lorsque la crise se produisit, un entrechoquement subit de la glace souleva et rejeta le navire sur le champ de glace; "nous eûmes" dit Back, à peine dix minutes pour exprimer notre étonnement" qu'une construction humaine put subir de tels assauts, lorsqu'un autre choc également violent se produisit, et vers l'arrière tribord rejeta une vague de trente pieds de hauteur, surmontée d'une masse bleue carrée de plusieurs tonnes, ressemblant à un "côté entier de maison, qui après être restée un moment suspendue sur le sommet, s'abattit avec fracas dans le creux, dans lequel la partie d'arrière du navire semblait être prise comme dans une caverne. C'était vraiment un moment critique rendu encore plus effrayant par l'état brumeux de la nuit, et l'obscurcissement de la lune."

Durant tout ce temps de désastre, le malheureux *Terror* était ballotté d'un côté et d'un autre sur une distance de vingt-six à quarante-huit milles au nord-ouest de

Seahorse Point, mais après le 16 mars il dériva au large de la côte et s'orienta vers le sud-est. Un autre mois se passa et la glace le tenait toujours dans ses serres, puis elle se sépara de nouveau et Back profita de l'occasion pour réparer son navire mis en pièces. La glace se referma de nouveau sur lui et resta entassée depuis le 27 mai jusqu'au 2 juin, lorsqu'elle se brisa définitivement sans aucun bouleversement. La coque du navire fut calfatée et enduit de goudron, et un chenal ayant été coupé à travers le champ de glace jusqu'à la mer livre, le *Terror* recouvra enfin sa liberté près du cap Charles le 13 juillet. Le navire était brisé, faisait eau et était criblé, il ne nous restait rien à faire que d'essayer de le ramener en Angleterre; lorsqu'il arriva sur la côte nord-ouest de l'Irlande il s'enfonçait littéralement par l'avant, de sorte qu'il fut nécessaire de le jeter à la côte dans Lough Swilly, le 3 septembre. S'il eût été trois heures de plus en mer il aurait coulé.

Dr Rae—1846.

En 1846, le Dr Rae partit de Churchill avec une expédition par bateau le 5 juillet. Il rencontra de la glace au large du cap Fullerton le 15 juillet; il atteignit l'embouchure de Wager Inlet le 22 juillet et rentra dans Repulse Bay le 24 juillet, et dans Committee Bay le 2 août, où il prit ses quartiers d'hiver le 2 septembre. Il fit un voyage par terre à travers l'isthme jusqu'au golfe de Boothia en avril 1847; revint à ses quartiers le 5 mai, et le 13 mai il partit de nouveau pour explorer la Péninsule de Melville. Il revint à ses quartiers le 9 juin, y attendit que la glace se brisa jusqu'au 12 août et se mit en route pour retourner à Churchill, y arrivant le 31 août, et à York-Factory, le 6 septembre 1847.

DÉCLARATION DU CAPITAINE THOMAS McKENZIE, DE NEW-BEDFORD.

20 décembre 1897.

Je suis capitaine de la barque de pêche aux phoques la *Platina*; je suis âgé de 45 ans, je fais la chasse aux phoques depuis 1875, mais je ne suis allé au nord de ce côté-ci avant 1896, alors que j'y allai sur la *Platina*. Je partis d'ici le 6me jour de juillet 1896; j'arrivai au détroit le 23 juillet, et j'arrivai à la Pointe aux Phoques à l'embouchure du Welcome le 14 août. Ce n'est pas la glace qui m'a retardé, mais le vent debout. Je rencontrai le premier champ de glace à Lower Savages. En dehors du détroit, j'ai vu beaucoup de banquises, mais pas de champs de glace. La glace que j'ai rencontrée au large de Lower Savages était ouverte, de sorte que j'ai pu me frayer un passage. J'ai trouvé ce même genre de glace tout le long, jusqu'à l'île Charles; je n'ai eu aucune glace après cela jusqu'au Welcome. La glace que j'ai rencontrée dans le détroit était très rongée, chambrée, n'importe lequel de nos bateaux à vapeur aurait pu passer à travers sans difficulté. La glace que j'ai rencontrée en sortant était de la glace de baie; de la glace venant de la baie; la glace de la baie de Baffin ne se rend jamais à une distance dans le détroit; bien que quelques fois des banquises puissent y être poussées. De la Pointe aux Phoques, je remontai jusqu'à Repulse Bay; j'y arrivai le 6 août. Le passage est étroit là et la marée est mauvaise; j'essayai de passer à travers les Frozen Straits pour arriver à Fox Channel, mais je n'en ai jamais eu la chance; il est toujours plein de glaces venant du nord.

Cette glace est chassée de la rive nord-ouest de l'île Southampton, et son refoulement bloque le détroit. Le courant entre dans Fox Channel en venant du nord par voie de Pound's Bay, et de l'ouest par le Détroit Fury et Hecla. Sur la rive est de Fox Channel il y a généralement de l'eau libre en été; sur le côté ouest la glace s'étend au large jusqu'à environ cinq milles, cette glace passe vers le sud tout le temps en sortant de Fox Channel pour entrer dans le détroit d'Hudson; c'est de la glace de champ, atteignant parfois de vingt à trente pieds d'épaisseur; c'est presque

tout de la glace empilée, mais dans Fox Channel et dans les Frozen Straits nous voyons de la glace qui n'est pas empilée ayant de vingt à trente pieds d'épaisseur. Je crois que cette glace vient à travers les détroits Fury et Hecla. Je n'ai jamais vu une grande banquise dans le Welcome ou dans Fox Channel, et je n'ai jamais vu une grande banquise en amont de la Grosse-Ile (*Big Island*). Nous voyons de petites banquises de trente à cinquante pieds hors de l'eau, et je crois qu'elles se brisent au large de la terre à cet endroit. La glace du Welcome descend vers le sud en longeant la rive ouest de la baie d'Hudson, elle est éventuellement transportée à travers la baie et sort par les îles et le cap Digges. Lorsque la glace de Repulse Bay se brise en premier lieu du 1er au 10 août, elle sort généralement par les Frozen Straits. Nos chasseurs de phoques à destination du Welcome s'efforcent de partir d'ici vers le 15 juin, de manière à se trouver au large de l'embouchure du détroit d'Hudson vers le 15 juillet. Ils ont trouvé par expérience qu'en général ils ne peuvent entrer avant cette date. Il est inutile d'y aller plus tôt. J'ai examiné plusieurs livres de loch de navires, et je n'en ai jamais trouvé qui fussent partis avant cette date, ils ont toujours trouvé de la glace même à cette date mentionnée du 15 juillet; et ils ont en général passé le détroit et sont entrés dans la baie entre le 5 et le 15 août. Il serait important pour eux d'arriver plus à bonne heure pour la chasse aux phoques; la chasse aux phoques commence sur le côté ouest de l'île Southampton de bonne heure en août, au large de la Pointe aux Phoques ou Yellow Bluff entre la fin d'août et le 10 septembre, et après cela au sud et à l'ouest du cap Fullerton jusqu'au 20 septembre, puis nous sommes obligés de prendre nos quartiers d'hiver le 20 septembre. Les chasseurs de phoques hivernent maintenant soit à Depot Island, soit à Fullerton. Nous agissons à notre idée et d'après ce que nous voyons, plutôt que d'après la carte marine, les cartes marines sont toutes en erreur, il y a le long de la rive dans le Welcome des récifs et des rochers qui ne sont indiqués sur aucune carte marine. La Pointe aux Phoques est à peu près exacte. Nous essayons toujours avec nos voiliers de sortir du Welcome pour notre voyage de retour entre le 1er et le 15 septembre, c'est-à-dire partir de la Pointe aux Phoques à l'embouchure du Welcome. Cette année, 1897, je suis parti le 19 septembre et je n'ai pas vu de glace. J'ai trouvé les Frozen Straits bloqués et suis venu par le sud de Coates Island, de ce côté je n'ai pas vu de glace, j'ai vu quelques banquises au large de l'embouchure du détroit, mais aucun champ de glace. J'étais rendu au delà du détroit le dernier jour de septembre, et j'eus un long et fatigant voyage de retour à cause des bourrasques de l'ouest et du nord-ouest. J'arrivai chez moi le 23 octobre. Nous n'avons pas fait la chasse aux baleines en revenant au pays, mais une fois partis nous revenons aussi promptement que possible. Nous commençons en général à éprouver du mauvais temps et d'épaisses tempêtes de neige dès le commencement de septembre. Pour tout cela la glace de Fox Channel peut descendre au delà des îles Salisbury et Nottingham jusqu'à la côte du Labrador dans l'automne, cependant on trouvera en général un chenal libre par le cap Digges. Nous sommes plus aptes à être enfermés à l'automne à l'île Charles; un de nos baleiniers, le "*Desdemona*" a passé entre l'île Charles et le Labrador et a trouvé un bon chenal. Il y a un rocher au large du cap Kendale, la terre juste en vue, à l'embouchure du Welcome il brise la vague, mais il n'est indiqué sur aucune carte. L'entrée ouest de la baie de York se trouve dans le Welcome au lieu d'être à l'endroit où l'indique la carte. Je ne crois pas que vous puissiez passer à travers le détroit pour entrer dans la baie, même avec des steamers convenables, avant le 15 ou le 20 juillet. La glace en automne n'est pas compacte comme au printemps; elle se forme en langues longues, et vous pourriez passer à travers avec un steamer. A cause des risque de la navigation par suite des gros temps et des tempêtes de neige, je ne pourrais pas conseiller de risquer de sortir de la baie après le 10 ou le 15 octobre, le temps est trop mauvais. Tard en automne vous ne pouvez jamais compter voir la terre pendant plus de deux ou trois heures à la fois. Aussitôt qu'il a fini de neiger d'un côté, il s'élèvera une brise d'un autre et il neigera de nouveau; c'est-à-dire dans le détroit. Dans le Welcome, je n'ai eu aucune neige en juin, juillet ou août. La neige commence avec septembre, et nous l'avons ensuite tout le temps, mais le temps n'est pas aussi mauvais à l'intérieur qu'il l'est dans le détroit. En entrant

dans le détroit, nous nous tenons sous l'île Résolution, mais vous devez être sur vos gardes ou vous serez emportés de nouveau au large entre le Lower Savages, la terre ferme de Baffin et l'île Résolution. En sortant, je considère que la pire partie se trouve entre Mansfield et l'île Charles; c'est mauvais là aussi en entrant, mais en entrant la glace serait la pire entre l'île Résolution et l'île Charles. Je crois, et les indigènes di-ent, que les baleiniers—*bowheads* entrent dans le détroit de bonne heure au printemps le long de la rive sud. Nous ne trouvons jamais de baleines dans Fox Channel, mais à l'embouchure du Welcome et dans Repulse Bay; je n'ai jamais vu une baleine dans le détroit. Je n'ai jamais pris une morue ou un flétan dans la baie, et je n'ai jamais connu quelqu'un qui en eut pris. A Marble Island nous prenons un poisson que nous appelons le poisson-crapaud, mais nous le mangeons pas; il pèse quatre ou cinq livres. Nous pêchons de la truite et de la truite saumonée dans les étangs et les lacs; la truite saumonée porte les taches de la truite, mais elle est de grande taille et ressemble au saumon; la truite ressemble à notre propre truite. Les grosses—la truite saumonée—s'avancent dans l'eau salée en venant de l'eau douce au printemps et y retournent à l'automne. Nous trouvons quelques vaches marines, des baleines blanches et des phoques dans le Welcome, et le *ouguq*, qui est entre une vache marine et un phoque. Je n'ai jamais vu de narval là. Il y a beaucoup de chevreuils à Repulse Bay, pas d'ours pour ainsi dire, quelques renards; pour le bœuf musqué il faut s'enfoncer dans l'intérieur en haut de Wager River. Nous avons renoncé à Marble Island comme lieu d'hivernement, parce que c'est trop loin des fonds de pêche à la baleine. Les baleines deviennent plus rares chaque année. L'huile vaut environ 34 centins le gallon ici, et les os environ $4 la livre. Nos baleines ont en moyenne de sept à neuf pieds d'os; 12 pieds 3 pouces d'os est autant que vous puissiez avoir; il en a été pris une dans le Welcome il y a sept ou huit ans qui a donné 3,300 livres. Nous employons des indigènes pour faire la chasse pour nous en hiver afin d'avoir de la viande fraîche de chevreuil. Nous trouvons que les indigènes sont de très bonnes gens; ils font tout ce qu'ils peuvent pour nous. Nous rencontrons différentes tribus dans Repulse Bay. La tribu du nord, qui vient de Pound's Bay, n'est pas aussi honnête que les autres.

Les opinions que j'ai exposées dans la déclaration ci-dessus, que l'on vient de me lire, sont celles que j'ai toujours entendu exprimer par les capitaines de baleiniers; ce sont certainement les miennes.

THOMAS McKENZIE.

BEDFORD, 22 décembre 1897.

DÉCLARATION DU CAPITAINE E. B. FISHER, DE EAST FALMOUTH.

21 décembre 1897.

Je suis âgé de soixante et quatre ans, et j'ai visité le détroit et la baie d'Hudson régulièrement depuis 1864—excepté dans deux voyages—commandant des baleiniers. L'habitude est de mettre à la voile de New-Bedford n'importe quand entre le 1er mai et le milieu de juin. L'objet est d'arriver à l'embouchure du détroit vers le 1er juillet. Nous ne faisons pas de chasse à la baleine avant d'entrer dans la baie. La date la plus à bonne heure à laquelle je suis entré dans le détroit à été le 1er juillet. Cette année-là j'arrivai dans la baie le 19 juillet. Je n'ai pas eu de grandes difficultés avec la glace cette année-là. J'entrai entre Mill Island et Salisbury. Tout était plein de glace cette année-là le long de la rive du cap Digges. Dans toute mon expérience du détroit, je n'ai jamais trouvé la glace semblable pendant deux saisons différentes. Il n'y a aucune régularité dans les mouvements de la glace, tout dépend des vents. Une année je suis entré dans le détroit le 1er août et j'arrivai dans la baie le 9 août, et je n'ai pas vu de glace du tout. J'ai pris la glace au large de l'île Résolution le 4 juillet, et n'arrivai en avant de Big Island et North Bluff que vers la fin de juillet, et dans la baie que vers le milieu d'août. Cette année-là, 1874, le détroit a été virtuellement

plein de glace depuis son embouchure jusqu'à Big Island, et depuis Big Island jusque dans la baie, la glace était plus ouverte. Mon habitude lorsque je veux entrer dans la baie est de longer le côté nord du détroit, où je trouve un courant favorable. Je n'ai jamais vu de glace du détroit de Davis en amont de Big Island ; en amont de ce dernier endroit je ne m'attendais qu'à trouver de la glace de la baie. L'épaisseur de la glace qu'on rencontre varie beaucoup, certaine glace ayant cinquante pieds d'épaisseur et d'autre six pieds seulement. En amont de Big Island et dans ses environs j'ai trouvé des morceaux de glace ayant plusieurs acres d'étendue. Cette glace n'est pas venue de l'extérieur ou bien elle serait brisée en morceaux. Cette glace épaisse est empilée, elle semble avoir été soumise à une pression et s'était ainsi empilée. Les grandes banquises de l'extérieur ne passent jamais l'île Charles. J'ai vue de petites banquises en amont de cet endroit, mais jamais de grandes. Je n'ai jamais vu de banquises dans le Welcome ou dans le chenal Fox, il n'y a pas assez d'eau pour elles, et elles ne s'y forment pas. J'ai donné au détroit Fisher son nom. En entrant dans le Welcome, j'arrive ordinairement au cap Pembroke, passant au sud de Nottingham, et ensuite je passe à travers le détroit Fisher, au nord de Coates. Au commencement de l'été, j'ai en général trouvé ce détroit libre de glaces. Notre pêche à la baleine se fait entre Marble Island et le Détroit Welcome, et le plus tôt nous y arrivons le mieux c'est. La glace du détroît Welcome descend dans la baie et y fond. J'ai vu le détroit Welcome fermé par la glace jusqu'à la fin d'août, avec la glace de Fox Channel passant à travers les Frozen Straits. Cette glace est entrée après que la glace du Welcome fut sortie. Je n'ai jamais essayé de passer du Welcome dans le Fox Channel avec un voilier. Il est inutile de l'essayer, parce que le courant est trop fort, un courant de cinq à six nœuds. Le courant coule dans les deux sens dans la rivière Wager, le flux entre par le nord et le reflux sort par le sud. Je ne suis jamais allé plus loin dans Fox Channel que le cap sud-ouest, le Cap Fisher, près des îles Three Sisters. Repulse Bay est alimentée de baleines venant de Fox Channel, et il en est de même dans York Bay. Les baleines entrent par le détroit d'Hudson ; il y a des années il se faisait beaucoup de pêche à la baleine au large de l'île Résolution en mai. Elles s'y rendent en mai. La pêche à la baleine commence au large de l'embouchure du Welcome en mai et juin, et si les baleiniers pouvaient entrer en passant par le détroit assez à bonne heure ils ne passeraient pas l'hiver dans le nord. Ils hivernent dans le nord parce qu'ils ne peuvent pas passer par le détroit assez à bonne heure pour commencer la pêche à la baleine à temps. Je n'ai jamais pris de poisson de fond, morue ou flétan, dans le détroit ou dans la baie. J'ai vu de la petite morue dans la glace. Les indigènes nous fournissent le saumon et la truite. Au meilleur de mon souvenir, six ou huit baleiniers se sont perdus dans le nord, deux dans le détroit en entrant, l'*Isabella*, un autre, un navire neuf de Londres, le *Pioneer*, ce dernier était un steamer. Ces deux navires ont été écrasés dans la glace ; tous deux se sont perdus juste en amont de Big Island en entrant, l'un en juillet, l'autre en août. Les autres navires ont été perdus. Trois ont brisé leurs chaînes à Marble Island et sont allés à la côte, et les deux ou trois autres se sont perdus dans le Welcome sur des récifs. Le dernier s'est perdu il y a eu un an l'automne dernier. Il a donné sur un récif en amont de la rivière Wager. L'homme qui en était le capitaine est maintenant pris dans la glace sur un des baleiniers arctiques sur la côte ouest. La pêche à la baleine est finie ; nous perdons de l'argent tous les ans. Les baleines s'effraient facilement et quittent les fonds ; de plus on les tue plus vite qu'elles n'augmentent. Nous avions habitude de prendre de très grosses baleines dans le Welcome, mais pas maintenant ; c'était il y a trente ans. Pour revenir chez moi j'ai toujours eu pour habitude de quitter le Welcome entre le 5 et le 10 septembre, et il faut ordinairement une semaine ou dix jours pour se frayer un chemin pour sortir du détroit d'Hudson. Je passais par le détroit de Fisher et donnais la course du Cap Pembroke à North Bluff, me tenant à environ vingt milles au large de terre à North Bluff, en passant jusqu'au delà de Button Islands. La dernière fois je sortis en compagnie d'un des navires de la Baie d'Hudson. Je suis ordinairement sorti sans difficultés, mais une année j'ai trouvé la glace partout depuis le nord jusqu'à cinq milles de l'île Mansfield. La glace venait vers le sud de Fox Channel. J'ai pu passer entre la terre et la glace. J'étais parti le 11 septembre et je ne suis arrivé à l'île Mansfield

que vers le 16 septembre. J'avais remonté le détroit Fisher et j'avais rencontré la glace tout près du cap Pembroke. Depuis Mansfield jusqu'à l'est de Nottingham l'eau était libre et je n'ai plus eu de difficultés. Quelques années avant cela, le capitaine Jacobs, du navire de la Compagnie de la Baie d'Hudson, a été bloqué à la sortie et n'a pu passer; il a dû hiverner dans la baie. Le capitaine Jacobs a dû sortir plus tard que moi. J'ai hiverné dans Repulse bay et à Marble Island et à Depot Island, à l'ouest du cap Fullerton. Lorsque nous hivernons dans le nord nous tâchons de prendre nos quartiers d'hiver vers la fin de septembre. Nous devons le faire de bonne heure parce qu'il sort une telle vapeur de l'eau que nous ne pouvons faire aucune observation et nous ne pouvons rien voir; nous pourrions être chassés par le vent, et à cause de l'incertitude de la boussole nous ne pourrions dire où nous sommes. La glace commence à devenir dure vers le 1er novembre, et vers le milieu de novembre nous sommes finalement pris dans la glace et dans un havre sûr que nous ne pouvons plus briser. La glace d'eau salée gèle d'une épaisseur de cinq pieds et demie environ dans un hiver. Nous commençons ordinairement à couper des tranchées d'environ deux pieds de profondeur de bonne heure au printemps, disons le 1er avril, c'est-à-dire lorsque nous avons intention de scier plus tard. Cela aide à rendre la glace poreuse, et nous donne une moindre épaisseur à scier. Nous jetons du sel dans les tranchées. Avec l'aide du soleil ce sel fait fondre la glace. Puis nous commençons à scier vers la fin de mai ou le 1er juin. Cela dépend de la glace empilée. Nous attendons qu'elle soit partie. Nous finissons de scier vers la fin de juin et nous prenons la mer de suite. J'ai été retenu à Marble Island jusqu'à la fin de juillet. Lorsque j'ai commencé à faire la pêche de la baleine dix ou douze navires hivernaient là; c'était il y a trente ans. Maintenant il n'y en a pas plus de deux depuis dix ans et cela tous les deux années seulement. J'ai enlevé la glace au large de l'embouchure du détroit jusqu'à de soixante et quinze à cent milles au large du rivage. C'est de la grosse glace rugueuse, de la glace du détroit de Davis. Il n'y a jamais beaucoup de courant ou de resserrement dans cette glace. Au large de l'île Résolution je n'aimerais pas durant les hautes mer du printemps à être pris dans ces fentes causées par les marées. Il n'y a pas grand danger de resserrement jusqu'à la hauteur de Big Island, à l'endroit retréci du détroit. Au delà, je ne les considère pas dangereux, bien qu'il faille toujours avoir une bonne vigie, parce qu'on n'y fait nulle part un bon relevé. La première glace blanche unie que vous rencontrez en sortant du détroit est formée dans la baie et dans les environs de l'île Nottingham et autres îles, et ensuite vous rencontrez cette grosse glace rugueuse qui sort de Fox Channel. C'est de la glace plus épaisse, plus brisée et non pas en aussi grands morceaux; elle s'enfonce profondément dans l'eau aussi loin que vous pouvez voir.

La saison navigable dans le détroit d'Hudson varie. Je dirais que trois mois ou trois mois et demie constituent environ le temps pendant lequel des steamers pourraient naviguer en sûreté pour des fins commerciales.

Cette déclaration ci-dessus m'ayant été lue, je l'approuve et la signe.

E. B. FISHER.

FALMOUTH, 22 décembre 1897.

DÉCLARATION DU CAPITAINE JOHN SPICER, DE GROTON.

23 décembre 1897.

Je suis âgé de 62 ans, j'ai commencé à faire la pêche de la baleine en 1849, c'était dans la mer de Behring, En 1856 et 1857 j'allai au Spitzberg, et en mars 1859 j'allai pour la première fois au golfe de Cumberland. J'étais allé auparavant à l'est du Groënland et en Islande. En 1863 je partis dans la goélette *Active* pour le nord. Je partis d'ici en juin, vers le 20, je ne suis pas certain de la date. Je pensais passer à travers le détroit de Belle-Isle; dans ce détroit je rencontrai de la glace, je

passai à travers cette glace, le 4 juillet j'étais à l'est du cap Charles dans un trou d'eau d'environ 25 milles de tour sans aucune glace, et sans aucune chance pendant 20 jours d'entrer dans la glace d'aucun côté ; j'ai vu plusieurs navires dans l'entassement des glaces sans pouvoir remuer; vers le 20 juillet nous eûmes une forte bourrasque qui sépara la glace, de sorte que je pus atteindre la terre du Labrador vers Venison Tickle; j'y fus quelques jours. Je rencontrai un vieux pilote que j'engageai pour me piloter parmi les îles. Tenu le cap au nord parmi les îles à mesure que la glace se détachait et que je pouvais passer; lorsque je fus au nord de Nain je recueillis deux facteurs indigènes de la malle qui se rendaient à Okkak; je rencontrai une forte brise à des bourrasques parmi les îles, le haut de mon grand mât consentit et je dus me rendre à Okkak et y rester cinq jours pour faire des réparations. Rendu à la hauteur du cap Chudleigh, dans la matinée du 12 août, je me dégageai des glaces ; en explorant l'horizon avec ma lunette je découvris deux mâts de navires et des chaloupes et des hommes sur la glace à l'est, à environ six milles. Sachant qu'il avait dû y avoir quelque naufrage, j'allai au secours de ces gens, appris que c'étaient deux équipages de chaloupes de la barque *George Henry* de ce port qui s'était perdue vers le milieu de juillet (17). Elle avait été écrasée dans la glace sur les îles Savage du milieu ; j'appris que trois équipages d'autres chaloupes avaient été séparés d'eux dans une bourrasque. Je me consultai avec eux ; je décidai de voir si je ne pouvais pas trouver les autres chaloupes ; c'était à 7.30 du matin ; continuai vers l'est sans double ris de voiles, maintenant un bon guet d'en haut ; à 11 a. m. je crus me trouver à l'est des bateaux perdus, et pendant que nous discutions si nous les avions passés j'aperçus leurs signaux à ma hanche; virai le navire et m'avançai vers eux à travers la glace épaisse; en les prenant à bord nous avons sauvé les hommes mais brisé toutes les chaloupes. Mis en panne pendant 16 heures dans une forte bourrasque du sud-est et décidai de me rendre à l'endroit où ils avaient laissé le naufrage. Ils l'avaient laissé échoué sur terre et ils avaient débarqué une bonne partie de leurs provisions. J'avais besoin de provisions pour les 34 hommes supplémentaires que j'avais à bord ; j'arrivai là dans la soirée du 15 août, trouvai que le navire s'était dégagé de la terre et avait disparu ; les provisions qu'ils avaient débarquées avaient été volées, et ne trouvai que quelques voiles.

Je les décidai à se rendre à la Baie d'Hudson, où nous savions qu'il y avait avait plusieurs navires américains qui reviendraient au pays et prendraient l'équipage naufragé. Dans la matinée du 17 août, pris la mer vers l'ouest, entrai dans la glace avant d'arriver aux îles Savage d'en haut, environ 50 milles au large ; la glace y étant épaisse mais détachée, partis franc sud où l'eau était plus libre sur le côté nord, ayant une forte brise, je continuai à travers la glace vers l'ouest jusqu'à environ 30 milles à l'ouest de North Bluff. Dans la matinée je vis un navire au sud-ouest de moi essayant de se faire un chemin à travers la glace à l'ouest, j'arborai mes couleurs et m'avançai vers lui, voyant de l'eau libre vers l'île Charles. Il arbora ses couleurs lorsque j'arrivai à trois milles de lui, il se couvrit de voiles et s'éloigna de moi, lorsque j'arrivai à l'eau libre je lui donnai la chasse, et lorsque je l'eus rejoint je trouvai que c'était le *Prince Arthur*, de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Je lui demandai s'il était allé aux Lower Savages, et où étaient les provisions, et s'il avait vu un navire naufragé : il répondit "Non". Je lui demandai s'il avait vu aucun autre navire; il répondit qu'il avait vu le navire *Queen* au nord de lui dans les environs des îles Savage. Je lui dis que j'avais à bord un équipage naufragé qui cherchait ses provisions. Il me dit que si c'étaient des marins anglais il les prendrait. Je refusai parce que c'étaient des Américains. Je continuai à suivre le bord sud de la glace amoncelée jusqu'à ce que j'eus passé l'île Nottingham, alors que je ne vis plus de glace. Je n'arrivai à Marble Island que le 23 août. A Marble Island je rencontrai d'autres navires et disposai d'une partie de l'équipage ; je vis le navire *William Thompson*, de New-Bedford, qui était entré dans la baie quelques jours auparavant, ayant été pendant plusieurs semaines dans la glace pressée dans le détroit sur la côte nord, et il en était sorti avec peu de dommages. Le brick *Pavilion* a aussi été serré sur la côte et fut perdu au large de Crowhead sur les récifs à 70 milles à l'ouest de North Bluff. Son équipage, deux chaloupes, descendit sur la côte, et l'une fut perdue avec tout le monde

en traversant de Résolution au cap Chudleigh. Les deux autres chaloupes arrivèrent au Labrador et vers le cap Mufford trouvèrent un autre navire de la Baie d'Hudson qui était un navire nolisé jeté à la côte par la glace, Ils le remirent à flot et gagnèrent Saint-Jean de Terreneuve à son bord. Après avoir disposé de l'équipage, je continuai mon voyage, me frayant un chemin dans Roe's Welcome. J'obtins une cargaison d'huile et d'os et le 23 septembre je partis pour chez moi, malgré l'avis de tous les autres patrons, parce que l'année avant la barque *BlackEagle* était partie pour New-Bedford le 19 septembre, mais en arrivant à l'île Nottingham elle rencontra la grosse glace de Fox Channel et après un temps très orageux elle ne put passer et fut forcée de rebrousser chemin et d'hiverner près du dépot; mais je filai avec une brise du sud-ouest, lorsque j'arrivai au sud de Southampton et près de Mansfield. Je mis en panne pendant une journée et une nuit dans une tempête de neige, la glace gelant solide depuis les chaloupes jusqu'à la lisse du navire. Dans la matinée du 25 septembre j'atteignis la masse des glaces à l'ouest de Nottingham, sachant que le vent avait soufflé au sud de l'ouest, je pensai qu'il devait y avoir une ouverture sur la rive sud et je suivis la masse le long de son bord sud jusqu'au sud de l'île Charles, et ayant à me frayer un passage à travers environ sept milles de glaces le long de la rive sud, j'allai vers l'est, et lorsque je fus à la hauteur de North-Bluff il me sembla que je sortais de cette masse de glace; je n'ai vu que quelques banquises qu'en dehors du cap Chudleigh, lorsque je suivis la terre et vis la fin de la masse de glace au large du cap Mansfield. Je n'ai pu débarrasser mon navire de la glace que le 7 octobre, au large de Hopedale.

Il est important pour les pêcheurs de baleine d'arriver sur les fonds de pêche dans le Welcome aussi à bonne à bonne heure qu'ils le peuvent. Pour s'y trouver de bonne heure ils doivent hiverner là. L'expérience de nombreuses années leur a démontré qu'ils ne peuvent y entrer assez à bonne heure en venant de l'Atlantique.

J'ai hiverné à Spicer's Harbour avec le *Nile* et la goélette *Eva* l'hiver de 1877 et 1878. Nous étions partis de New-London en 1877, et arrivés au détroit vers le 3 août; nous vîmes quelques masses éparses de glace le long de la baie Ungava et de l'île Green.

Ce voyage là, je faisais des explorations. J'allai jusqu'à Spicer's Harbour et jusqu'au cap du Roi (*King's Cape*), où je trouvai quelques indigènes; je les pris à bord pour me faire montrer Akolear, un endroit où les indigènes disaient qu'il y avait toujours des baleines. Je retournai à Akolear, qui s'appelle maintenant Spicer's Harbour. Je croisai dans les environs pendant un mois, n'ayant pas rencontré mon compagnon; et comme les Esquimaux voulaient retourner chez eux et me disaient qu'il y avait des baleines dans les environs de King's Cape à cette époque de l'année—en automne, je retournai donc à King's Cape, rencontrai mon compagnon après avoir parcouru le pays pendant quelques jours; je retournai en octobre. Je pris mes quartiers d'hiver à Spicer's Harbour. La glace se forma autour de nous vers le 20 octobre. Le 10 novembre la glace de Fox Channel était prise en travers en avant et aussi loin que nous pouvions voir, et continua tout l'hiver à s'entasser au sud et à l'est, et parfois au nord-est. Il y avait de l'eau libre le long de la côte. En mai et dans la première partie de juin, lorsque je cherchais des baleines, la glace était fermée tout le temps. Le 22 juin, la masse étant désagrégée et lassant un peu d'eau libre, et ne voyant pas de baleines, je décidai de tenter d'entrer dans la baie. Les deux navires appareillèrent et partirent; ayant un bon vent et nous frayant un chemin à travers la glace, nous essayâmes de passer par le détroit de Fisher. Je ne pus pas entrer, mais l'autre navire passa, de sorte que je fis le tour de l'île Southampton, continuant dans la glace jusqu'au 2 juillet, lorsque je sortis de la masse de glace vers le cap Kendall, sur l'île Southampton, où je pris quatre baleines. Je remontai le Welcome et jusqu'à la tête de la rivière Wager, et je revins à la rive ouest du Welcome. Ne trouvant pas de baleines, je décidai d'essayer le Frozen Straits pour aller dans Fox Channel; je fus dans la glace pendant une semaine pour chercher à passer dans Fox Channel, mais je ne pus y réussir à cause de l'entassement de la glace. Je revins à Spicer's Harbour, j'examinai l'endroit et tournai pour aller à Cumberland Sound; je vis mes stations à cet endroit et des

cendis ensuite jusqu'à New-Gummiute ; je capturai une grosse baleine et partis pour chez moi le 3 novembre, et ne vis aucune glace en revenant chez moi.

En 1879, le 24 juin, je mis à la voile de nouveau pour le détroit d'Hudson, sur l'*Eva* (il hiverne cette année dans le Welcome) ; fis escale à Saint-Jean, Terreneuve, le 5 juillet ; à New-Gummiute le 16 juillet, où j'engageai deux équipages de chaloupe indigènes ; le 19 juillet je partis pour Spicer's Harbour ; vis un peu de glace au large de l'île Résolution. Le 20 juillet, passai au sud de Résolution ; vis de la glace détachée vers le sud et de la glace éparse le long du côté sud du détroit et quelques banquises jusqu'au 23 juillet, lorsque je jetai l'ancre à Spicer's Harbour. Je partis de Spicer's Harbour le 31 juillet pour Fox Channel ; le 4 août, je donnai dans la glace au large de King's Cape, et me fis un chemin vers le nord à travers la glace. La glace de Fox Channel est plus grosse, plus entassée, et est couverte de plus de sable que la glace de la baie. Une partie de cette glace sort de 10 à 15 pieds hors de l'eau ; elle se compose de morceaux de dimension modérée, bien que plus grande de bonne heure dans la saison. Le 7 août je fus entouré ; ce que je pensais être de l'eau libre était des récifs et des terres basses maintenant appelées îles Spicer, qu'on voyait à peine de dessus le pont à l'eau haute. Au jusant la glace s'entassait à l'est nord-est, et au montant au sud-ouest, à environ trois milles à l'heure, et nous attirant continuellement vers les récifs. Cela me faisait croire qu'il y avait un chenal à travers le détroit de Davis par la voie de Home Bay. Je dérivais avec la glace en avant et en arrière. Le 14 août, étant arrivé à 12 milles au sud de l'île Spicer, je trouvai que le courant se portait vers l'est sud-est. Glace très épaisse le 18 août ; à 7 p. m. arrivai à l'eau claire à environ 35 milles au sud de l'île Spicer, et descendis vers King's Cape, avec la masse de Fox Channel à l'ouest de moi. Je ne crois pas qu'il entre beaucoup de glace dans Fox Channel par les détroits Fury et Hecla On ne connaît rien de la partie nord-est du Fox Channel. Il y a trois lacs au sud du lac Kennedy, et ces lacs se déchargent à un endroit situé à environ soixante et dix milles au nord de Spicer's Harbour. Le saumon y est aussi gros que de jeunes phoques. Les indigènes se rendent du détroit à ces lacs dans leurs kyacks. J'y suis allé avec mes chiens en hiver et j'ai vu les trous dans la glace. Le lac Kennedy, outre qu'il se décharge dans Fox Channel, a aussi un débouché à la tête de la baie Frobisher.

Le 23 août, j'ai vu la terre au cap Fisher, sur le Southampton, à une distance d'environ trente milles ; de la glace tout autour à l'ouest ou au nord. Le 25 d'août, frayé un chemin vers le sud-ouest de l'île Mill ; n'ai pu aller plus loin ; abandonné la tentation de pénétrer dans la baie d'Hudson et Fox Channel cette saison. Tenu au large en allant à Spicer's Harbour ; y arrêtai deux jours, revint par l'intérieur de la Grosse-Ile, et la suivis ; vis quelques morceaux de glaces détachées entre cet endroit et l'île Résolution. J'avais quitté Spicer's Harbour le 3 septembre et passé l'île Résolution au nord par un étroit chenal dans la baie Frobisher, le 13 septembre ; vis de la glace dans le Sound Frobisher, un entassement tient souvent là ; c'est de la glace du détroit de Davis ; jeté l'ancre dans la baie New-Gummiute le 15 septembre. Resté là à faire la pêche à la baleine jusqu'au 4 novembre. J'arrimais mes dernières huiles ce jour-là, lorsque la glace du détroit de Davis se forma sur cette côte et me renferma pour l'hiver, et ne me laissa sortir que le 18 jour d'août 1880. Lorsque je fus en dehors de la glace, je trouvai la goélette *Delia Hodjkiss* qui avait essayé d'aborder la terre mais y avait renoncé, et je continuai vers Spicer's Harbour pour prendre mes deux équipages de chaloupe, que j'y avais laissés à faire la pêche à la baleine, passant au sud de l'île Résolution le 19 août, apercevant de grosse glace détachée, en grandes nappes, tout le long jusqu'à North Bluff, mais je n'eus aucune difficulté à passer à travers. Le 20 août le cap Best se trouvait au franc nord, beaucoup de grosse glace et de banquises, mais dispersées. Arrivé dans la soirée du 24 à Spicer's Harbour, trouvé que quelqu'un y était allé et avait volé mes os, mon équipage étant à faire la chasse près de la côte intérieure. On m'avait dit perdu, parce qu'ils n'avaient pas eu de mes nouvelles depuis l'automne dernier. Je partis de nouveau le 31 août, sortis du détroit le 7 septembre ; vent nord-ouest le 8 septembre arrivé à l'entassement (n'ai pas eu beaucoup de glace en sortant du détroit) au large

de New-Gummiute, entré et resté à pêcher la baleine là jusqu'au 31 octobre, lorsque je partis pour chez moi, je n'ai pas vu de glace en revenant.

Si je désirais entrer dans la baie d'Hudson aujourd'hui, je me tiendrais bien au large de la côte jusqu'à ce que je fusse rendu vis-à-vis le détroit dans la latitude de l'île Résolution, et alors je tournerais vers le détroit, je m'attendrais à rencontrer de la glace à environ soixante milles au large. Je rencontrerais la glace du détroit de Davis, de la grosse glace amoncelée avec des banquises par-ci par-là. Cette glace du détroit de Davis peut être repoussée jusqu'à Big Island. Je n'ai jamais vu de banquises au delà de cet endroit; s'il en venait aussi loin que cela, elle rencontrerait l'autre glace qui sort, seuls de forts vents continus de l'est la chasseraient jusque-là. J'ai fait trois autres voyages à part ceux que je viens de mentionner. En 1888, je n'y suis pas allé moi-même, mais j'ai envoyé le capitaine Crisby relever mes postes, sur l'*Era*. Il partit d'ici vers la fin de juin, il fut près d'un mois au large de l'embouchure du détroit, et prit un autre mois pour se rendre jusqu'à Spicer's Harbour, étant dans la glace tout le temps, il fut poussé sur la côte, mais se dégagea et n'arriva à Spicer's Harbour qu'à la fin d'août. Il y trouva l'équipage de l'*Isabella*. Il avait été écrasé dans la glace à environ vingt-cinq milles au large du rivage, à la hauteur du havre. L'équipage avait pu attérir en passant sur la glace à pied, ayant perdu ses chaloupes; le retard occasionné par la prise à bord de cet équipage le fit arriver si tard qu'il fut pris à New-Gummiute en octobre, et ne put sortir parce que la glace du détroit de Davis descendait, il dût hiverner là avec les deux équipages. Il sortit le 7 août de l'année suivante, et vint à Saint-Jean parce qu'il manquait de provisions. Si j'allais dans le nord, j'irais en juin, et je suis à peu près certain qu'avec un bateau à vapeur je trouverais un passage le long de la glace du bord pendant les grandes mers du printemps avant que la glace du rivage ne sortit. Je ferais cela avec une baleinière à vapeur, mais non pas avec un steamer ordinaire en fer. Je longerais la côte nord jusqu'à Big Island, et s'il y avait eu de forts vents du nord je chercherais à traverser à l'île Charles.

Quant à la navigation du détroit d'Hudson pour les fins de commerce, c'est une proposition très incertaine, il y a des années pendant lesquelles avec du soin vous pourriez naviguer en sûreté en juillet, août et septembre: il y a d'autres années dans lesquelles vous rencontrerez de la glace chaque mois. Vous aurez des tempêtes de neige plus à bonne heure dans le détroit d'Hudson en septembre que plus au nord; la raison qui me fait dire cela c'est que le vent souffle par-dessus la terre de Meta Incognita, où il y a un gros glacier.

Je considère qu'octobre est un mois très peu sûr, parce qu'à part cela, vous êtes presque certain de rencontrer la glace de Fox Channel.

Le détroit ne gèle jamais solidement en hiver; la glace y est toujours en mouvement—il en est de même parmi les îles; des indigènes ont hiverné sur Nottingham, et la glace s'entasse sur la rive et s'en éloigne en hiver comme au large de North Bluff.

Me trouvant à 90 milles à l'est de l'île Résolution, dans la glace, je chassais des canards, en tuai quelques-uns et en blessai d'autres. Je vis venir un phoque qui tenait quelque chose dans la bouche et le secouait; j'ai cru que c'était un canard blessé, j'essayai de l'avoir, je tirai sur le phoque et harponnai sa proie qui était un flétan pesant environ trente-huit livres, sur lequel il avait pris deux grosses bouchées. Dans le détroit et la baie d'Hudson et dans le Welcome je n'ai jamais vu de poisson de fond, mais dans la baie Frobisher sur le côté nord il y a de la morue, du saumon et de la truite dans tous les cours d'eau; le saumon ne ressemble pas au saumon de l'Atlantique—c'est une truite; il ressemble à celui que j'ai trouvé dans la mer d'Okhotsk en Russie.

Les Esquimaux sont des gens adroits; ils ont toute l'habileté des blancs mais non pas leur énergie. Je trouve que c'est un peuple très digne de confiance et très honnête. Je les ai fait venir de 300 milles à seule fin de me voir, et lorsque j'étais dans le besoin ils m'aidaient et étaient très généreux.

Je ne crois pas que la glace du Welcome sorte jamais, elle se brise sur les récifs; l'eau dans le Welcome est peu profonde, et il y a beaucoup de hauts-fonds. Dans Fox Channel je n'ai pas vu de récifs, à part ceux que j'ai nommés, mais au nord de

King's Cape les hauts-fonds s'étendent loin au large. On ne voit jamais d'iceberg dans le Welcome ou Fox Channel. La glace gèle en moyenne d'une épaisseur de quatre pieds par hiver, j'en ai vu de cinq pieds dans les eaux tranquilles. Lorsque l'on trouve de la glace intérieure plus épaisse que cela, c'est dû à l'amoncellement.

Un navire marchand chargé ne serait pas en sûreté lorsque la glace pince, un bateau léger serait probablement soulevé ; j'ai fait vingt-trois voyages dans les mers du nord et j'ai hiverné onze hivers dans l'océan Arctique.

Dans le détroit d'Hudson la glace sur la rive sud s'éloigne toujours de la côte à moins qu'elle ne soit tenue par le vent.

J'ai été pris de calme une fois au large du cap Best, et j'ai trouvé que le courant me portait droit sur la côte. L'île Résolution n'est pas une seule île, elle est remplie de fiords et les marées y passent.

Tâchez de dépasser l'île Résolution dans l'eau libre si vous pouvez, parce que vous n'êtes jamais sûr de votre navire si vous êtes pris dans la glace près de l'île Résolution.

Cette déclaration m'ayant été lue je l'approuve et l'ai signée.

JOHN O. SPICER.

CONCLUSIONS QUANT À LA NAVIGATION DU DÉTROIT D'HUDSON.

Dans les pages précédentes j'ai donné avec force détails un compte rendu de l'état de choses dans le détroit d'Hudson durant le voyage de la *Diana* ainsi que l'expérience et les remarques de quelques-uns des premiers explorateurs, et les déclarations obtenues de quelques-uns des capitaines de baleiniers les plus expérimentés qui ont fait de nombreux voyages dans la baie et qui ont hiverné sur le bord du détroit et dans la partie nord de la baie.

Il ne me reste donc qu'à résumer aussi brièvement que possible les conclusions auxquelles je suis arrivé, tant comme résultat de mes propres expériences que de celles des autres dont j'ai parlé, sur la période durant laquelle on peut considérer pouvoir naviguer en sûreté dans le détroit d'Hudson avec des navires à vapeur convenables aux fins commerciales.

En rapport avec le journal de l'expédition j'ai jugé à propos de présenter des photographies de quelques-unes des choses que nous avons vues. On comprendra qu'il est toujours difficile d'obtenir de bonnes vues de la glace même dans des conditions favorables de lumière et de temps ; durant le plus grande partie du temps où nous étions enserrés dans la glace le temps était soit pluvieux soit brumeux, de sorte qu'il n'était pas toujours possible de faire des photographies de ce qui nous entourait. Cependant, les vues que j'ai prises démontrent plus clairement que tout ce que je pourrais exprimer l'état et l'étendue de la glace à travers laquelle le *Diana* a été forcé de passer pour entrer dans la baie d'Hudson.

C'était mon intention de me trouver à la hauteur de l'embouchure du détroit de bonne heure en juin. Le *Diana*, ayant été retardé aux pêcheries de phoques, n'arriva à Halifax que vers la date à laquelle j'avais eu intention de partir de là pour le nord. Nous avons aussi été retardés au cours de notre passage sur la côte du Labrador à cause de l'étendue de glace à travers laquelle nous avons dû frayer notre chemin jusqu'à l'eau libre de l'Atlantique, de sorte que ce ne fut que le 22 juin que je me trouvai sur le 61e parallèle et en état de mettre le cap vers le détroit.

Bien que je fusse désappointé de ne pas me trouver à la hauteur de l'embouchure du détroit à une date plus à bonne heure, je considère cependant que nous n'avons pas perdu beaucoup par le retard. Nous avions longé le bord extérieur de la glace, que le courant portait sans interruption vers le sud, pendant plusieurs jours sans avoir aucune chance de trouver un passage vers la terre. Deux jours avant d'entrer dans le détroit nous avons essayé d'atteindre la colonie morove à Okkak, mais nous avions trouvé la glace si amoncelée et si grosse qu'il était inutile d'y engager le steamer. Au cap Mugford nous étions arrivés à moins de vingt milles de la terre,

mais à partir de là vers le nord, bien que nous ayions serré de près le bord de la glace, nous nous sommes graduellement éloignés de la côte, de sorte que lorsque nous avons tourné vers le terre dans la matinée du 22, nous étions à quelques quatre-vingts milles au large de la terre à l'est de l'île Résolution. Nous nous sommes engagés dans le premier passage que nous avons rencontré qui nous paraissait assez bon, nous n'avions trouvé aucune ouverture semblable durant tout le temps que nous avions longé le bord de la glace en route vers le nord. La glace passait vers le sud à une vitesse d'environ quinze milles par jour, de sorte qu'eussions-nous été à la hauteur du détroit, disons une semaine plus tôt, je ne crois pas que nous aurions pu passer plus tôt que nous l'avons fait, de fait, il est bien probable que si nous eussions été dans le nord plus à bonne heure, et si nous avions essayé de nous frayer un passage pour entrer, comme nous l'aurions certainement fait, nous aurions pu être pris dans la glace et être transportés vers le sud avec la glace. Plusieurs de nos officiers étaient d'avis que notre meilleure chance d'entrer dans le détroit était de nous tenir à l'abri de la terre entre Nachvak et le cap Chudleigh et nous faire un chemin entre le cap et l'amoncellement de la glace, en passant par le détroit de Grey. Nous avons donc maintenu une surveillance soigneuse pour trouver une ouverture qui eût pu nous engager à mettre le cap du navire sur la terre, plutôt que de nous faire repousser au large de la côte. Je considère qu'il est heureux qu'il ne se soit présenté aucune chance semblable, nous restâmes en dehors de l'amoncellement jusqu'à ce que nous fussions à la hauteur du centre du détroit et ensuite nous avons tourné le navire à travers le premier passage que nous avons rencontré. Nous avons trouvé la glace détachée et dispersée, nous ne le savions pas alors, mais nous passions en réalité à travers la dernière glace de la baie de Baffin. Des vents continuels du nord hâtaient le passage de cette glace vers le sud depuis le commencement de l'automne de 1896. L'expérience des pêcheurs qui visitent les environs du cap Chudleigh pour y pêcher la morue démontre que dans les conditions ordinaires la dernière glace de la baie de Baffin ne passe pas vers le sud avant le milieu d'août. Le capitaine Spicer a été tenu enfermé dans son havre d'hivernement en dedans de North-Foreland jusqu'au 18 août 1880, par la glace de la baie de Baffin qui s'était refermée sur lui le 4 novembre 1879 (*voir* la déclaration du capitaine Spicer, page 57, ci-dessus).

Le capitaine Buddington, sur le *George Henry*, fut tenu renfermé dans Rescue Harbour, à l'embouchure de la baie Frobisher, depuis le 17 octobre 1861, alors qu'il y fut renfermé par la glace de la baie de Baffin jusqu'au 9 août 1862.

Le capitaine Clisby, sur le *Eva*, fut bloqué par la descente de la glace de la baie de Baffin, dans le havre de New-Gumminte, près de North-Foreland, en octobre 1885, et ne se dégagea que le 7 août de l'année suivante. De sorte que je considère que nous n'avons perdu aucun temps par le retard, mais nous fûmes plutôt extraordinairement heureux d'atteindre l'entrée du détroit juste au temps où nous l'avons atteint et dans les circonstances que je viens de décrire. Je ne considère pas que le risque d'entrer dans la glace à rencontrer au large du détroit d'Hudson, durant la fin de juin et le mois de juillet, soit très grand. Notre expérience dans cette glace, pendant que nous nous frayions un passage à travers depuis le 7 jusqu'au 19 juin, démontre que bien qu'elle se fut refermée sur nous en nous tenant fermement, il n'y avait cependant aucun amoncellement ou entassement, et par conséquent le navire ne fut pas en danger. Je parle, naturellement, d'un navire convenablement construit. Je ne crois pas qu'on pourrait risquer dans de la grosse glace un navire ordinaire de commerce. La glace que nous avons rencontrée en dehors du détroit et le long de la côte du Labrador diffère de celle que l'on rencontre en dedans du detroit.

En dehors nous trouvons d'abord des icebergs de toutes formes et dimensions; ils viennent des glaciers du Groënland. Secondement, des *growlers* ; ce sont en général des protubérances arrondies plus ou moins grosses de glaces formées par la rupture des icebergs ou par de très anciens et très gros amoncellements de glace comme ceux que décrit le capitaine Nares comme existant dans l'extrême nord. Ces *growlers* ont évidemment parcouru de longues distances. Ils paraissent usés et arrondis. Dans l'amoncellement ils ne sont pas dangereux, mais à la dérive, isolés, ils sont plus dangereux que les icebergs ou les champs de glace ; ils flottent au-dessous de l'eau, et

même dans les temps modérément clairs, surtout la nuit, ils échappent facilement à la vue. Il n'y a aucun doute que le *Knight Bachelor*, de la proue duquel nous donnons une photographie, a frappé un de ces *growlers*; la vigie ne l'a pas aperçu, et si l'on en juge par l'empreinte laissée sur la proue du navire, il ne flottait pas bien haut au-dessus de l'eau.

Troisièmement, le champ de glace; ce genre de glace que l'on rencontre entre Terreneuve et la terre de Baffin à la fin de juin et en juillet ne se trouve ordinairement pas en grandes nappes; elles ont été brisées par l'action de la mer. L'expérience de cette partie de l'équipage du *Polaris* qui a fait cette dérive mémorable sur la glace, après avoir quitté le navire, démontre qu'ils avaient été constamment exposés au danger de la rupture de le glace, à mesure qu'ils dérivaient vers le sud; cette glace, comme nous l'avons trouvé, variait en épaisseur, n'était pas amoncelée d'une manière considérable, et ne semblait pas avoir été soumise à une grande pression, de sorte qu'en somme je ne crois pas qu'un navire convenable courrait un grand risque en y entrant par un beau temps après le milieu de juin. Plus à bonne heure dans la saison, au large de l'embouchure du détroit, cette glace serait plus forte, les nappes d'eau de plus grande étendue, et le risque serait beaucoup plus grand, surtout à mesure qu'on approcherait de l'embouchure immédiate du détroit, où les courants et les marées sont extraordinairement forts; données de grandes et grosses nappes en mouvement au gré des marées et des vents, il y aurait toujours danger, et aucun navire profond ne serait en sûreté. Tous les voyageurs antérieurs ont redouté d'être pris dans la glace entre l'île Résolution et les Buttons, et sur une certaine distance dans l'intérieur plusieurs voiliers et au moins un steamer se sont perdus en étant pris entre les Buttons et les Middle Savage Islands, et ce fut dans ces environs que le capitaine Gordon fut enserré dans les glaces avec l'*Alert* entre le 15 juin et le 6 juillet 1885. Il est bien probable que si l'*Alert* n'avait pas perdu sa plaque d'étrave en fer, il aurait pu sortir de force de l'amoncellement et aurait pu se frayer un passage à bonne heure plus loin dans le détroit. On a blamé le capitaine Gordon de n'avoir pas continué son voyage dans cette occasion, au lieu de revenir à Saint-Jean pour faire des réparations, mais il n'y a qu'un fou qui penserait à pousser un navire dans de la grosse glace sans que son étrave fût couvert en fer. Pendant que nous étions à Saint-Jean en septembre, nous avons vu sur les docks là un des navires de pêche aux phoques qui subissait des réparations pour des dommages causés par la perte de sa plaque d'étrave en fer. Ce navire se fit enlever sa plaque d'étrave dans la glace au large de Saint-Jean en avril; en essayant de dégager le navire de la glace la proue en chêne avait été complètement rongée, et même les bouts du bordage qui aboutissent à la proue avaient été rongés; on avait essayé une espèce de proue provisoire en fixant le gouvernail de rechange à l'avant. Le navire était en compagnie d'autres navires de pêche aux phoques et seulement à une courte distance du port, de sorte que l'équipage pouvait se permettre de courir de grands risques pour essayer de le sauver; en dépit de tout cela il ne put être sauvé que grâce aux plus grands efforts. Dans le cas de l'*Alert*, lourdement chargé de manière à ne pouvoir être arrimé sur l'arrière, loin du port et seul, sans aucune chance d'obtenir de l'aide, c'eut été une folie d'essayer de forcer un passage à travers la grosse glace du détroit d'Hudson, et continuer son voyage dans cet état désemparé.

Il ne paraît y avoir aucun doute que même avec un steamer convenable il faut prendre bien soin de ne pas se faire prendre dans la glace à l'embouchure du détroit ou à une certaine distance en dedans, parce que lorsque la grosse glace s'amoncelle et s'entasse sous la pression aucun navire, quelque solidement qu'il soit construit, qui ne sortirait pas de l'eau lorsqu'il est pincé, ne serait un seul instant en sûreté.

Nous fûmes excessivement heureux sur le *Diana*, le 22 juin, d'entrer dans le détroit aussi facilement que nous l'avons fait, il y avait un gros amoncellement de glace au nord de nous, s'étendant vers l'ouest depuis l'île Résolution, mais nous passâmes sous vapeur le long du bord sud de cette glace dans de l'eau libre, elle descendait en travers de l'embouchure du détroit comme nous passions, et je n'ai aucun doute que si nous étions passés une journée ou deux plus tard nous aurions pu éprouver quelques retards en passant à travers cette glace qui paraissait grosse et serrée.

Durant la nuit du 22 juin et la matinée du 23 nous avançâmes sous vapeur environ 120 milles dans le détroit, jusqu'à Middle Savage Island, dans de l'eau comparativement libre, sur la route même sur laquelle la plupart des voyageurs ont trouvé de la grosse glace bien tassée, vers la même saison et même plus tard. C'est ici que le capitaine Guy, dans l'*Arctic*, fut emporté sans secours dans l'amoncellement de glace en mai et juin 1886. Il avait été pris dans la glace en dehors de Monument Island le 25 mai, charrié au sud autour de l'île Résolution, et ne se dégagea que le 2 juin près de Lower Savage. L'*Arctic* était un grand et puissant navire, sa force en proportion de son tonnage était plus grande que celle de la plupart des navires de fret, et lorsqu'un tel navire, spécialement construit pour la navigation dans la glace, consolidé et étayé de manière à pouvoir être lancé à toute vitesse sur ou à travers de la grosse glace, pouvait être enserré sans secours, il est absurde de penser à faire passer de force un navire de bois ou d'acier, construit pour transporter des marchandises avec profit.

Toute la glace que nous avons vue dans le détroit jusqu'à midi le 29 juin était de la glace de la baie de Baffin. Elle était chassée dans le détroit par des vents d'est et était charriée le long de la rive nord aussi loin que jusqu'à Big Island. On peut facilement distinguer cette glace de celle qui se forme dans Fox Channel ou dans la baie ou le détroit d'Hudson. Cette dernière, que j'appelle glace de l'intérieur, est plus légère et plus mince lorsqu'elle n'est pas entassée et en plus grandes nappes; elle n'offre pas les marques de dur traitement et d'usure que présente la glace extérieure ou de la baie de Baffin; ne contient ni icebergs ni *growlers*; on trouve des monticules formés par la pression partout dans cette glace; elle paraît plus sale, surtout celle qui sort de Fox Channel, ce qui démontre que beaucoup de cette glace a été bouleversée, entassée sur le rivage ou sur les hauts-fonds, rapportant du fond du sable, du gravier et de petites pierres, tandis qu'une bonne partie des débris qu'on trouve sur cette glace est transportée par le vent du sommet des collines, des hautes plages ou des endroits escarpés. Nous avons trouvé qu'une grande partie de ce qui nous paraissait être du sable ou de la terre à une distance était, sur examen plus soigneux, une délicate algue brune poussant dans de petites coupes d'eau sur la surface de la glace; à une petite distance, elle donnait à la glace une apparence de rouille; on a recueilli et conservé des spécimens de cette algue; les officiers scientifiques du département l'examinent actuellement.

La glace de la baie de Baffin est sans doute quelquefois, par des vents d'est continuels, transportée aussi loin dans l'ouest que Big Island. Des icebergs peuvent même être transportés jusqu'à l'île Charles, et les icebergs trouvés dans le détroit ont dû entrer de la baie de Baffin, parce qu'il n'y a pas de glaciers dans Fox Channel, Roe's Welcome ou la baie d'Hudson.

La barrière de glace que nous avons rencontrée dans l'après-midi du 23 juin, et que j'ai décrite au long dans la première partie de ce rapport, se composait entièrement de glace de l'intérieur. Les vents d'est qui soufflaient depuis longtemps avaient simplement endigué l'entassement de glace et le détroit s'était rempli de la glace qui venait de l'ouest. Je crois maintenant que j'ai eu tort d'entrer le navire de force dans cette barrière; il est facile d'être sage après coup. Nous désirions tous avancer et faire si c'était possible une traversée mémorable. Nous sentions que nous avions un solide navire, mais nous n'avions aucune idée du poids et de l'étendue des nappes de glace, ou de la manière dont elles s'entrechoquaient. Je suis pleinement convaincu que si je m'en étais tenu à ma première intention, et si je m'étais tenu en dehors de l'amoncellement jusqu'à ce que nous eussions eu un vent favorable et que la glace commençât à s'éloigner, nous aurions passé à travers et nous serions entrés dans la baie quelques jours plus tôt que nous l'avons fait, et le navire n'aurait pas été aussi rudement éprouvé qu'il l'a été. Je crois que nous aurions trouvé de la glace molle le long de la côte du Labrador entre le gros de l'amoncellement et la terre ferme. Les autorités en général ont conseillé de serrer la côte nord pour le voyage d'entrée à cause des courants favorables; cela peut être très bien pour des voiliers, mais le cas est tout à fait différent avec un steamer; ce courant favorable de l'ouest entasse en réalité la glace sur la côte de Big Island; les courants et les remous sont beaucoup plus forts sur cette côte et la glace s'y entrechoque plus. Si

j'y retournais de nouveau et trouvais la glace dans les mêmes conditions, je suivrais la côte sud. Le courant serait contre moi, mais avec un steamer ce n'est réellement pas un désavantage, parce qu'il désagrège la glace et la garde en bande avec de l'eau libre ou des espaces libres entre elles.

Du 23 juin au 8 juillet, lorsque la glace commença à s'éloigner légèrement, le détroit fut bloqué à partir d'une ligne courant depuis en amont d'Icy Cove jusqu'à Cape Hope's Advance dans l'est, jusqu'à l'île Salisbury à l'ouest, une distance de près de 250 milles. Ce barrage se composait de grosse glace, la plupart en nappes entassées les unes sur les autres de 3 à 30 pieds d'épaisseur. Ce que j'appellerais la glace de la baie était en général mince et pas aussi entassée que celle qui venait de Fox Channel. A travers ce barrage aucun navire n'aurait pu pénétrer plus vite que ne l'a fait le *Diana*. Un grand et plus puissant navire comme l'*Arctic* ou le *Terra-Nova* aurait pu avancer plus vite à travers de la glace légère, serrée et faible, mais à travers les grandes nappes dont se composait en grande partie le barrage, le *Diana*, grâce à sa commodité et à son pouvoir de tourner rapidement, possédait un avantage qui valait plus que le poids. Dans un barrage semblable il ne serait pas sûr d'engager un navire profondément chargé ou de le laisser prendre. Je ne veux pas parler ici de ce qu'on appelle un navire pour les courses ordinaires, mais d'un navire comme celui décrit par le capitaine Gordon comme étant le plus convenable pour le commerce de la baie d'Hudson, — " un navire d'environ 200 tonneaux, fortifié pour rencontrer la glace, et de construction telle qui lui permette d'être un assez bon navire de fret, bien solide à l'avant, avec bordage en bois, une grande voûte, une petite hélice bien enfoncée dans l'eau". Même un navire comme celui-là ne résisterait pas à une pression dans de la glace comme celle dans laquelle le *Diana* s'est trouvé depuis le 24 juin jusqu'au 10 juillet.

Pendant le voyage de retour, entre le 14 et le 21 juillet, nous trouvâmes un grand changement dans l'état du détroit. Quiconque ayant un peu d'expérience de la glace a dû remarquer que lorsqu'elle commence à se désagréger et à dériver dans un sens et dans l'autre avec la marée, surtout lorsqu'elle est exposée à un chaud soleil ou à la pluie, elle disparaît avec une rapidité vraiment étonnante. C'est justement ce qui est arrivé pour la glace du détroit, avec le changement de vent elle s'ouvrit. Le temps, qui avait été cru et froid, avec gelée la nuit, devint chaud et clair, et en moins d'une semaine le gros de cette énorme masse de glace s'était simplement fondu. Je considère que les conditions climatériques sont telles que dans le détroit il y a très peu de fonte de glace en juin. Dans Churchill Harbour la glace ne se brise que vers le milieu de juin. C'est considérablement au sud du détroit, dans la zone boisée, et la débâcle de la glace dans le havre est due, non pas à un dégel proprement dit, mais à l'eau plus chaude venant de l'intérieur. A Nachwack, dans le Labrador, à plus de 200 milles au sud de Big Island, la glace de la baie ne se brise que vers la fin de juin. Lorsque nous entrâmes dans Ashe Inlet, le 19 juillet, nous trouvâmes que la glace du havre venait de se briser et sortait. Je suis d'opinion qu'après le 15 juillet très peu de glace intérieure atteint l'Atlantique. Un peu de cette glace peut être transportée dans la baie d'Ungava, autour de Hope's Advance, et la plus grande partie aura disparu peu de temps après avoir dépassé le voisinage de Stupart's Bay. Dans la partie nord-ouest du détroit on rencontre de la glace pendant toute la saison. C'est de la glace de Fox Channel. Dans les conditions ordinaires elle descend continuellement par le courant entre l'île Salisbury et la côte de la terre de Baffin, dans la direction de l'extrémité est de l'île Charles. De forts vents soufflant longtemps du nord-est et de l'est doivent la pousser au delà de Nothingham et jusqu'à Wolstenholme, de sorte qu'il faut toujours en tenir compte. Je crois que le passage sans fin de cette glace qui descend en suivant la côte ouest de Fox Channel est dû au fait que par ici se décharge non seulement la glace du chenal lui-même, mais aussi une partie de celle du golfe de Boothia et d'autres endroits plus au nord. McClintock, dans son voyage du *Fox*, parlant des marées dans le détroit de Bellot et le golfe de Boothia, dit : " Comme au Groënland, les marées de nuit sont beaucoup plus hautes que les marées de jour. La marée montante vient de l'ouest. Il en est de même dans les détroits Henry et Hecla. A tous ces endroits (détroits de Bellot, Henry et Hecla) la marée de l'ouest est beaucoup plus forte." Tel étant le cas, je

m'attendais qu'une grande partie de la glace du golfe de Boothia passât par les détroit Henry et Hecla dans Fox Channel et de là dans le détroit d'Hudson. La glace charriée de Fox Channel dans le détroit d'Hudson est beaucoup plus grosse et plus vieille que toute autre glace qu'on y trouve, et l'on peut facilement la distinguer lorsqu'on la rencontre. Les baleiniers avec lesquels j'ai eu des entrevues à New-Bedford et NewLondon prétendent que la marée portait dans Fox Channel en venant du nord-est, et ils croyaient qu'il existait des chenaux entre Home Bay et Pond's Inlet et la partie nord-est de Fox Channel. Les vieilles cartes marines indiquent ces chenaux. En causant de cela avec le Dr Dawson, directeur de la Commission géologique, il eût la bonté de s'offrir d'écrire au Dr Boas, qui avait hiverné sur la terre de Baffin et y avait fait de nombreuse explorations. Le Dr Boas répondit au Dr Dawson comme suit :

"J'ai reçu votre estimée du 3 du courant. Je crois que l'opinion du baleinier de New-Bedford est erronée. Vous constaterez par ma carte de la côte du détroit de Davis que j'ai voyagé le long de la baie Home, et il n'y a certainement aucune communication par eau vers l'ouest. Vous comprendrez, naturellement, que je n'ai pas suivi la côte tout le temps, mais je crois qu'il est très peu probable qu'une profonde échancrure ait échappé à mon attention. Je considère aussi que les descriptions faites par les Esquimaux sont entièrement dignes de confiance. Je n'ai pas vu les côtes de Pond's Inlet, mais si vous consultez les cartes des Esquimaux publiées par Nourse dans sa description de la Seconde Expédition de Hall, vous verrez qu'il n'y a aucune communication par eau dans cette direction. Ceci s'accorde avec les renseignements que j'ai obtenus des indigènes de Pond's Inlet, que j'ai rencontrés dans le détroit de Davis. Je ne m'étonnerais pas que les marées dans Fox Channel différassent de beaucoup sur les côtés est et ouest. Nous devons nous rappeler que Fox Channel est probablement un bassin ayant une étroite entrée vers le sud, profond sur le côté ouest et très peu profond sur le côté est, de sorte que nous pouvons nous attendre à des courants très irréguliers."

Dans ces circonstances, et comme Pond's Inlet et Home Bay paraissent avoir été passablement bien examinés par les baleiniers et autres, et qu'il ne font rapport d'aucuns chenaux qui en sortent dans une direction sud-ouest ou ouest, je pense qu'on peut considérer comme admis qu'il n'existe aucun chenal de cette nature. La marée que le capitaine Spicer a trouvé venir du nord-est était indubitablement celle qui venait de l'ouest à travers les détroits Fury et Hecla. Par de forts vents d'est une bonne partie de la glace de Fox Channel est poussée entre Belle Island et l'île Southampton, et même jusqu'à Mansfield et Coates. Les baleiniers sortant du Welcome en septembre ont fréquemment été forcés de passer au sud de Coates, parce qu'ils ont trouvé les détroits de Fisher et Evan bloqués, c'est ce qui est arrivé l'automne dernier, Le capitaine McKenzie, sur le *Platina*, quittant l'embouchure du Welcome pour rentrer chez lui le 19 septembre, a trouvé le détroit de Fisher bloqué, et fut obligé d'aller passer au nord de l'île Coates.

La glace dans la baie d'Hudson ne causera jamais beaucoup d'embarras aux steamers; à présent les voiliers la redoutent beaucoup, non pas à cause d'aucun danger de se faire pincer, mais parce qu'ils sont exposés au calme plat dans ces glaces. La glace de Roe's Welcome est parfois portée vers le sud par des vents du nord-est et par le courant le long de la rive ouest de la baie jusqu'au cap Tatuam, elle remplit le havre et la baie de Churchill en août, de sorte que les navires ne peuvent y entrer. En 1896, le steamer de la Compagnie de la Baie d'Hudson *Erié* a été retardé huit jours dans cette glace entre l'île Mansfield et Churchill. De la côte ouest au cap Tatuam la glace est poussée à travers la baie vers les îles sur la côte est de la terre ferme, et de là portée au nord par le courant entre l'île Mansfield et la terre ferme du Labrador. Je pense que jamais aucune partie de la glace du Welcome ne parvient au détroit.

L'hiver dans le détroit d'Hudson commence de bonne heure en septembre. Nous avons eu notre première tempête de neige régulière au large du cap Digges le 7 septembre ; à partir de cette date la neige a continué à tomber régulièrement. Nous remontâmes la rivière Ungava le 17 septembre dans une grosse tempête de neige. La neige sur la lisière des bois en arrière de Fort-Chimo atteignait alors une

couple de pieds d'épaisseur. Nous sortîmes de la baie d'Ungava et doublâmes le cap Chudleigh le 20 septembre au milieu d'une neige épaisse. Les collines et les rochers étaient partout couverts d'une neige épaisse jusqu'au cap Mugford, dans le Labrador. Nous entrâmes de nouveau dans le détroit d'Hudson le 15 octobre, dans une tempête de neige; nous avions eu plus ou moins de neige tout le long sur le Labrador depuis Belle-Isle. Depuis le jour où nous sommes rentrés dans le détroit jusqu'au jour où nous en sommes sortis, le 30 octobre, il a neigé plus ou moins tous les jours, et lorsqu'il ne neigeait pas réellement, un brouillard sombre était suspendu au-dessus de l'eau; en l'observant du rivage ou d'un abri, il paraissait tout à fait noir; lorsque nous fumes rendus au milieu de lui nous vîmes que c'était de minces parcelles de neige ou de glace; les matelots l'appelaient du brouillard gelé, et je ne peux concevoir une meilleure description. C'était aussi épais que du brouillard, et nous ne pouvions pas voir à travers. Le capitaine Fisher (*voir* page 55) en parle comme d'une "vapeur sortant de l'eau", et pour cela il ne pouvait voir à travers. C'est la certitude de cet état de choses qui pousse les baleiniers dans leurs quartiers d'hiver dès la fin de septembre. Le capitaine Coates l'appelle "un noir brouillard condensé." De quelque nom que vous l'appelliez, il rendra toujours la navigation du détroit d'Hudson extrêmement risquée après le milieu d'octobre. Les boussoles ordinaires à esprit de vin et les boussoles polaires de la *Diana* ont été absolument sans valeur depuis le moment où nous sommes entrés dans le détroit, mais la boussole étalon, de Sir William Thompson, que j'avais prise sur mon propre navire et ajustée sur le *Diana*, nous a donné la plus grande satisfaction. Une fois comvenablement compensée, elle n'a jamais varié, et nous avons appris à nous y fier le plus implicitement.

La seule sûreté durant les tempêtes de neige ou en naviguant dans le brouillard gelé, était d'aller lentement ou d'arrêter complètement et de maintenir la sonde constamment en mouvement. Dans le détroit la sonde ne sert pas à grand'chose, parce que l'eau est accore; au large des caps Digges et Wolstenholme nous n'avons pas touché le fond à 120 brasses à quelques centaines de verges des rochers. Les courants sont forts et incertains, et malgré toutes les précautions nous étions fréquemment hors de notre route estimée. Ces conditions, jointes au fait que les jours étaient courts, la difficulté de distinguer la terre, ou d'en juger exactement lorsqu'on l'entrevoit un instant alors que tout est couvert de neige, et les bourrasques constantes de vent tournant soudainement d'un point à un autre, rendent la navigation du détroit durant le mois d'octobre extrêmement difficile et hasardeuse.

Il n'y a aucun doute que nous avons été favorisés par une saison extraordinairement ouverte, et une fois que le détroit a été libre, après le milieu de juillet, nous avons rencontré beaucoup moins de glace que d'autres n'en ont constamment rencontré.

Les cahiers de nos observations météorologiques ayant été soumis à M. Shepard, directeur du service météorologique, pour les comparer à celles de 1884-85 et 18-6, il m'écrit ce qui suit:

"J'inclus sous ce pli un relevé hebdomadaire des observations météorologiques faites à bord du steamer fédéral *Diana* entre le 5 juin et le 6 novembre; de plus un court rapport basé sur ces observations. Comparant le temps dans le détroit durant ce dernier été avec le temps éprouvé en 1884-85-86, il est bien évident pour moi que vous avez eu cette saison très favorable et ouverte, et que l'hiver a commencé plus tard que d'ordinaire. La chose la plus douteuse est la force des vents. D'après les archives vous avez eu très peu de bourrasques vraiment. En septembre 1885 et 1886 de fortes bourrasques se sont suivies d'une manière très rapprochées les unes des autres."

J'ai le plaisir de soumettre le rapport de M. Stupart, avec le relevé hebdomadaire des conditions météorologiques qu'il a fait préparer.

Je termine maintenant cette partie du rapport en disant que je partage absolument l'opinion du capitaine Gordon en fixant la date de l'ouverture de la navigation dans le détroit d'Hudson, pour les fins commerciales par des navires convenables, entre le 1[er] et le 10 juillet. Je ne considère pas qu'on puisse naviguer avec succès dans ce détroit en juin. Des navires comme le *Diana* auraient la force de se frayer

un chemin à travers, mais ces navires seraient inutiles pour le commerce. Il leur faut une armature si solide qu'il leur serait impossible de transporter du fret.

Je considère que la navigation devrait se terminer entre le 15 et le 20 octobre. Je ne craindrais pas la glace en octobre, bien qu'il y a toujours une chance que l'extrémité ouest du détroit soit bloquée par la glace de Fox-Channel entre Nottingham et Digges, ou même en amont de l'île Charles. Je crois, cependant, que vu que les vents d'ouest prévalent à cette saison, le blocus ne serait pas permanent, et l'on trouvera généralement un passage le long de la côte du Labrador, qui est accore et bonne. Dans le journal du capitaine Hawes à Churchill, qui est certainement le havre le plus convenable sur la rive ouest de la baie, j'ai trouvé que le 1[er] octobre 1895, ses hommes sont allés à la chasse sur des raquettes, et que pendant dix jours la neige était bonne pour la marche à la raquette. La glace aussi à cette date montait et descendait dans le havre. Naturellement le havre ne gèle ordinairement pas complètement avant la fin d'octobre, mais pendant quelque temps avant qu'il gèle il ne serait pas sûr pour les navires, à cause du choc de la glace dans le fort courant. Le capitaine Hawes, un vieux marin, et un homme excessivement observateur et intelligent qui avait navigué dans le détroit depuis 1864, et qui dans ces dernières années s'était établi à Churchill en qualité d'agent, fixe au 15 octobre la date de la clôture du havre de Churchill pour les navires marchands. J'ai déjà décrit les conditions climatériques en octobre. Nous fûmes favorisés d'un mois doux et comparativement calme, cependant les risques de la navigation étaient si grands que je n'hésite nullement à dire qu'après la dernière date que je viens de mentionner ce serait une folie de croire qu'on peut faire aucun trafic ou commerce à travers le détroit. Je fixerais donc le 20 octobre comme la limite extrême d'une navigation sûre en automne.

Il y a la navigation du détroit plus tard un autre sérieux obstacle que je n'ai pas vu mentionner ailleurs—c'est le blocus de l'entrée est du détroit par la descente de la glace de la baie de Baffin. En octobre 1885, la baleinière *Era*, capitaine Clisby, fut enfermée pour l'hiver près de l'embouchure de la baie Frobisher par la glace du détroit de Davis qui a tourné sur lui.

Le 4 novembre 1879, le capitaine Spicer a été enfermé à Gummiute juste en dedans de North Foreland, par la consolidation de la glace du détroit de Davis qui s'y est amoncelée.

Le 17 octobre 1861, le capitaine Buddington, sur le *George Henry*, a été enfermé pour l'hiver dans Rescue Harbour, par l'affermissement de la glace du détroit de Davis.

Le capitaine Hall, dans ses *Arctic Resaarches*, décrit ainsi le resserrement de la glace dans cette occasion. Le *George Henry* avait déjà passé un hiver dans le nord, il devenait à court de provisions et était prêt à mettre à la voile dans quelques jours pour New-Bedford.

"Le sommet fut enfin atteint et un simple coup d'œil autour de moi suffit pour me payer de tous les efforts que j'avais faits pour atteindre ce point. Field Bay, le détroit de Davis, la baie Frobisher et Kingaite étaient à portée de ma vue. Je fus surpris de la hauteur que nous avions évidemment atteint. L'île de Lady Franklin, loin dans le détroit de Davis, Monumental Bay, et les îles au large de l'extrême terre entre la baie Frobisher et la baie Field que j'ai visitée l'hiver dernier, étaient en mirement comme je ne les avais jamais vues auparavant à une si grande distance d'elles, indiquant que l'altitude des terres sur lesquelles je me tenais était vraiment élevée.

"Je pris la lunette d'approche et commençai à faire une longue observation. Je dirigeai d'abord la lunette vers le navire, qui était à une distance de sept milles, puis je la dirigeai vers le détroit de Davis. Je le vis rempli de grosse glace. J'examinai avec la lunette le détroit jusqu'à l'extrémité de l'île Hall ; pas d'eau noire ; rien que de la *glace*, de la *glace amoncelée* devant mon regard. Je demandai à mon aide indigène Shevikoo de regarder cette mer de glace ; après qu'il l'eût examinée avec soin, je lui demandai. "Voyez vous beaucoup de glace ? Il répondit: Noud-loo, Noud-loo, oui, oui." Je regardai encore longuement avant de partir. Monumental Island était blanche, et aucun rocher noir ne projetait, et il en était de même de

'île de Lily Franklin. L'amoncellement paraissait très raboteux, il y avait beaucoup de glace entassée.

"Lorsque je revins à bord le capitaine Buddington vint me demander si j'avais vu quelque gros amoncellements de glace. Je lui dis que j'en avais vu, et lui en fis une description aussi fidèle que je pouvais. Je fus étonné de l'effet que cela produisit sur lui. C'est alors que je compris pour la première fois, que je sentis l'écrasante réalité, le caractère important de cet amoncellement de glaces. Lorsque j'eus fini ma description, et dit que non seulement j'avais regardé plusieurs fois avec soin avec la lorgnette, mais que j'avais prié Shevikoo de regarder aussi, le capitaine Buddington, le front enfiévré, répondit: *Notre sort est décidé. Un autre hiver ici. Nous sommes tous emprisonnés.* Il dit de plus que d'entrer dans cet amas de glace à cette saison de l'année serait le comble de la folie. Au printemps les chasseurs de baleines n'hésitent pas à s'y aventurer, parce qu'alors on peut s'attendre à la constante lumière du jour et à un temps chaud qui fond la glace, mais maintenant tout gèle; nous sommes au milieu des longues nuits noires, et le *George Henry* (il a été depuis écrasé par la glace et s'est perdu dans le détroit d'Hudson) n'est pas un navire avec lequel on pourrait penser s'aventurer dans des endroits dangereux. Le capitaine Buddington m'est reconnaissant d'avoir fait l'excursion que j'ai entreprise aujourd'hui. Il me dit: Quelle eût été notre position si vous n'aviez pas vu ce a et n'en aviez pas fait rapport. Aussitôt que possible (dans trois jours) je me serais mis en route. J'aurais levé l'ancre et hissé les voiles au premier vent favorable, mais dans quelle espèce de position nous serions-nous bientôt trouvés? *Dans l'amas de glace sans pouvoir de retraite.* Le 21 octobre le navire a été pris dans la glace qui dans le havre était assez forte pour marcher dessus. Le 25 octobre le capitaine Buddington envoya trois indigènes sur les montagnes pour voir la position de l'amoncellement. Ils revinrent et leur rapport fit disparaître l'espoir de ceux qui croyaient encore pouvoir sortir de leur emprisonnement cette saison. Les indigènes disent que la glace s'étend partout du côté de la mer. La partie inférieure ou l'entrée de la baie est remplie de glace 'tout blanc, pas de noir.' L'effet produit par ces paroles sur quelques-uns des hommes était très pénible à voir.

Le capitaine Charles Smith, de Dundee, qui a fait escale à Cumberland Sound en revenant d'un voyage de chasse à la baleine plus au nord pendant cinq saisons, dit qu'il a quitté Cumberland Sound dans l'*Esquimaux* le 15 octobre dernier pour rentrer chez lui à Dundee; étant en dehors des têtes de terre, il rencontra de la grosse glace sortant du détroit de Davis et il dut descendre sous vapeur 150 milles vers le sud pour passer autour de cette glace. Il aperçut l'île Lady Franklin pendant son voyage. C'est-à-dire que le capitaine Smith fut forcé de descendre 150 milles vers le sud entre la glace du détroit de Davis et l'embouchure du détroit d'Hudson avant de pouvoir donner sa route à travers l'Atlantique vers le nord de l'Ecosse. Il avait régné des vents d'ouest qui avaient repoussé la glace au large de la côte. Ce champ de glace devait être bien en aval sur la côte du Labrador lorsque nous sortîmes du détroit le 30 octobre, mais le vent la maintenait au large de la côte.

Or ce même champ de glace si pittoresquement décrit par Hall est transporté juste en travers de l'embouchure du détroit d'Hudson, qui n'est séparé de la baie Frobisher que par l'île Résolution, et ensuite le long de la côte du Labrador jusqu'à la côte nord-est de Terreneuve. Il va et vient sur la côte avec le vent. Telle que Hall la décrit c'est de la glace très amoncelée, dans laquelle il ne serait pas sûr d'engager un navire chargé vers la fin d'octobre. Le steamer *Virginia Lake* revenant de Sandwich Bay durant la première semaine de décembre 1897, fit rapport que la glace arctique était visible au large de la côte juste au nord de Belle-Isle; vers la fin du mois elle était rendue sur la côte de Terreneuve, bloquant tous les ports du nord-est.

Dans le *Evening Herald* de Saint-Jean, 31 décembre 1897, il est dit que le steamer *Nimrod*, capitaine Newberry, venait d'arriver du détroit de Belle-Isle. Il rencontra de la glace du Groënland autour du cap Norman (dans le détroit de Belle-Isle) et elle couvrait l'océan aussi loin que l'œil pouvait voir au delà de Belle-Isle—de la vraie grosse glace d'une nature dangereuse.

Le 26 janvier 1898, les journaux de Saint-Jean, Terreneuve, disent " le blocus de glace à cet endroit a été levé aujourd'hui, libérant le *Grand Lake* et le *Portia* à destination de l'étranger, et permettant aussi au *Numidian* de la ligne Allan d'entrer dans le port. Aucun voilier cependant n'osa s'aventurer à sortir. Des rapports des parties nord de l'île indiquent que toute la côte ouest est bloquée."

Dans l'*Evening Herald*, de Saint-Jean, du 5 février, on lit: " Un autre steamer désemparé est signalé du cap Spear, et à midi il rentra à la remorque du *Ingraham*. C'est le steamer *Addington*, capitaine Harland, parti depuis neuf jours de Baltimore à destination de Bergen, Norvège, avec un chargement de seigle. Hier à midi il passa le cap Race et rencontra la première glace, mais le capitaine croyant que ce n'était qu'une étroite lisière, força le vapeur vers le nord, espérant passer à travers sans avaries. Graduellement la glace devint plus grosse, et lorsqu'il fut rendu à environ 30 milles au sud du cap Spear il donna sur un champ de glace plus grosse que d'ordinaire. Le choc fut terrible, bien qu'il marchât très lentement, et avant de pouvoir rien faire les plaques de fer étaient défoncées. Les plaques d'avant à tribord à l'égalité et au-dessous de la ligne de flottaison furent enfoncées, tandis que plusieurs plaques d'avant à bâbord furent desserrées et les rivets brisés. Il se dirigea de suite vers ce port, parce qu'on craignait qu'une autre tempête ne causât de plus grandes avaries, et à cinq milles au large du cap Spear la glace devint si épaisse que l'*Ingraham* fut nolisé et eût beaucoup de difficulté à le remorquer jusqu'au port."

Or, c'est tout de la grosse glace arctique, comme celle dans laquelle McClintock fut enfermé dans la baie de Melville, avec le *Fox*, à la fin d'août 1857, et dans laquelle il a éprouvé sa mémorable dérive, hivernant au milieu du champ de glace pendant l'hiver de 1857 et 1858, et ne se dégagant que le 26 avril 1858, alors qu'il était au sud du cap Mercy.

Il faut donc que ceux qui sortent du détroit d'Hudson vers la fin d'octobre s'attendent à rencontrer cette glace. Elle a descendu aussi à bonne heure que le 15 octobre; nous n'en avons pas vu dans la soirée du 30 octobre dernier, mais il neigeait beaucoup alors et nous aurions pu passer tout près de ce champ de glace sans le voir. Il ne pouvait être bien éloigné, parce que la glace était à portée de la vue de Belle-Isle dans les premiers jours de décembre. Accordant une dérive de 15 milles par jour, ce qui n'est pas excessif, la glace a dû être rendue au delà de l'embouchure du détroit d'Hudson le 1er novembre.

Par conséquent, pour toutes les raisons que j'ai énumérées, je considère que le 20 octobre est la limite extrême de la navigation sans danger dans l'automne. Pour de braves et expérimentés marins comme ceux qui ont accusé le capitaine Gordon de timidité parce qu'il a refusé de faire passer de force l'*Alert* à travers la glace du détroit d'Hudson après avoir perdu sa plaque d'étrave ou qui ont qualifié les hardis marins de Terreneuve qui composaient l'équipage du *Diana* de " marins d'eau," parce que nous avons quitté le détroit à la fin d'octobre, ces conditions sont frivoles et n'auront aucune influence; mais pour le marin ordinaire et pour le propriétaire de navire, je me flatte, monsieur, qu'elles seront simples et suffisantes.

PARTIE IV.

RESSOURCES PISCICOLES DE LA RÉGION, OU MESURE DANS LAQUELLE LES ÉTRANGERS FONT LA PÊCHE OU LA CHASSE DE LA BALEINE DANS NOS LIMITES TERRITORIALES.

J'avais reçu instruction d'aller en course dans la baie et d'étudier les ressources qu'elle offre pour la pêche, etc.; mais vu le temps considérable mis au passage du détroit la première fois, aux nombreux voyages que je dus faire par la suite pour m'assurer par moi-même de sa navigabilité, à deux autres courses—l'une à Nachvak, côte du Labrador, pour faire du charbon, et l'autre au nord, dans le détroit de Cumberland, poua connaître l'importance du commerce qu'y font les étrangers,—la saison était très avancée lorsque je pus tenter de la pêche; et alors le temps était extrêmement rude, le plus rude que nous eussions eu depuis notre départ d'Halifax: de sorte que je ne suis pas en mesure de parler d'une façon positive des possibilités de pêche qu'offre la baie d'Hudson. Dans le détroit d'Hudson les courants sont trop rapides, l'eau est trop profonde et trop froide pour qu'on puisse y trouver des fonds de pêche à la morue et au flétan. Mais il sera plus utile de discuter la question des pêches en traitant séparément les différents poissons et mammifères.

PHOQUES.

Les phoques se réunissent en grands nombres sur les amas de glace unis au large du Labrador dans les mois de janvier, février et mars. Ce sont pour la plupart des phoques du Groënland et de Terreneuve. La chasse du printemps à lieu en mars et avril, au large de la côte nord-est de Terreneuve, et dès que les jeunes phoques peuvent se pourvoir à eux-mêmes et que la glace mollit, s'éparpille et se dissout, la migration vers le nord commence. Très peu de ces phoques, si même il en est, entrent dans la baie d'Hudson. Ils passent au nord le long de la côte orientale de la Terre de Baffin et se répandent indéfiniment dans les baies et les anses lointaines. Je ne pense pas que la chasse puisse être faite avec profit partout dans le nord, à l'ouverture de la navigation. Les phoques sont disséminés. Ils sont extrêmement ombrageux et difficiles à approcher; de fait, il n'y a que l'Esquimau, monté sur son kyack, qui a la chance d'arriver à eux d'assez près pour les harponner. Si vous le tuez du coup avec le plomb ou la balle, ils enfoncent avant que vous puissiez arriver à eux. Le seul moyen de faire une chasse profitable est d'employer les modes présentement suivis dans le golfe Saint-Laurent et au large de la côte de Terreneuve, en mars et avril; et c'est une sage prévoyance de la nature qu'en d'autres temps ces mammifères se transportent au nord lointain et se répandent de façon à être à l'abri. Les phoques ne sont pas nombreux dans le détroit ou la baie d'Hudson. Nous avons vu quelques vieux phoques à palettes carrées sur la glace lors de notre premier passage dans le détroit. Ils étaient presque aussi gros que des morses. Dans la baie nous en avons vu très peu, et cela le long de la côte seulement. Je ne pense pas que les phoques de la baie sortent du détroit pour se joindre aux migrations vers le sud. Les baleiniers disent que les phoques ne sont pas nombreux dans le chenal Fox ou Roe's-Welcome. La plupart de ceux qui sont tués dans Welcome sont des phoques à palettes carrées; les indigènes sont d'opinion que ces animaux sont un croisement de morse et de phoque.

La viande de phoque constitue le principal aliment des Esquimaux, qui généralement la mangent crue. Vivant au delà des régions boisées, ils ont peu ou point de moyens de faire cuire leurs aliments; ils obtiennent un peu de chaleur et de lumière en piquant une mèche de mousse séchée dans un morceau de graisse de phoque, le tout contenu dans un plat de grès peu profond; au-dessus de la flamme de cette lampe est suspendu un petit pot de grès pouvant contenir une chopine. Une espèce de ragoût est quelquefois confectionnée de cette manière, mais la plus grande partie de cette nourriture est consommée crue, et en hiver gelée. De même que la graisse, le sang, les entrailles et la chair du phoque forment le principal article de l'indigène, de même sa peau sert à le vêtir. L'habillement d'été des hommes et des femmes comprend un veston en peau de phoque avec poil en dehors, pantalon de même fourrure avec poil en dehors descendant jusqu'au genou, et bottes confectionnées avec la peau préparée du phoque et dépouillée de poil; ces bottes sont imperméables et montent jusqu'au genou, où elles sont attachées avec une lanière. Les vestons et les pantalons souvent ornés de bordures et de dessins de différentes peaux colorées. Quelques-unes des femmes les plus élégantes portent de très jolis vestons en peau de jeune phoque; ces vestons sont portés poil en dedans, ouvragés et décorés de différents objets d'ornement tels que perles, pièces de monnaie, de cuillerons et de manches de cuillères d'étain, de vieilles boucles de ceinture et de tout autre brimborion de ce genre que la propriétaire du veston en question a eu la bonne fortune de trouver. Les vestons d'hommes et de femmes sont munis d'un capuchon ou chaperon; le capuchon de l'homme est juste assez grand pour lui recouvrir la tête, et c'est le seul couvre-chef qu'il porte; le chaperon de la femme doit être assez grand pour porter son enfant, qui y vit nu jusqu'à l'âge de deux ans, alors que sa mère l'en fait sortir et l'habille en adulte. En hiver le veston de phoque est porté poil en dedans, et on ajoute par-dessus un autre veston en peau de chevreuil poil en dehors. Les mitaines sont généralement faites en peau de phoque ou en peau de la jambe de chevreuil. Toute la couture, et des chaussures et des vêtements, est faite par les femmes; elles sont très habiles à l'aiguille, qu'elles tiennent entre le pouce et l'index, la pointe tournée vers elles. Elles se servent de nerf au lieu de fil, et en l'absence d'aiguilles d'acier elles emploient des aiguilles d'os. En confectionnant ou raccommodant les chaussures elles amollissent la peau en la mâchant bien avant de la coudre; on dit qu'en ce faisant elles sucent un peu de nourriture de la peau huileuse et graisseuse. Les kyacks (esquifs d'hommes) et les oomaicks (chaloupes de femmes) sont couverts de peaux de phoque sans poil, et des peaux de même genre sont employées à couvrir les résidences d'été ou teepees. Les couvertures de nuit sont faites en peaux de chevreuil ou d'ours préparées. L'Esquimau fait preuve d'un caractère ingénieux et patient en chassant le phoque; lorsqu'il a grand besoin de nourriture pour lui-même et pour sa famille, il restera des jours entiers sans bouger au-dessous d'un habitat de phoque, attendant le retour de l'animal, et cela par une température bien au-dessous de zéro.

MORSES.

Comme les phoques, les morses vont au nord le printemps et retournent au sud l'automne; autrefois, ils abondaient dans le golfe Saient-Laurent. J'ai souvent vu déterrer de leurs os à Anticosti et aux îles de la Madeleine. Aujourd'hui, cependant, on les voit rarement au sud de Nachvak, bien que parfois on en trouve quelques-uns égarés parmi les phoques sur la glace. Nous en avons vu très peu dans le détroit avant le mois d'octobre, alors que nous en rencontrâmes des bancs considérables à la hauteur de Douglas-Harbour et aux environs du cap Digges. Les indigènes les chassent pour leur chair et leur graisse qui servent d'aliments, bien qu'elles ne soient pas aussi bonnes que celles des phoques. Leur peau est quelques fois employée à la confection des semelles de bottes, mais elle sert plus communément à fabriquer des harnais de chiens et des cordes de harpon: à cet effet elle est préparée sans poil et coupée également et uniment en longues cordes. L'ivoire de ses dents sert à la confection des dards et des lances. Les indigènes sont d'habiles ouvriers en ivoire. Près des stations baleinières la peau de morse est vendue aux agents et

exploitée pour la fabrication de courroies. L'ivoire aussi a une certaine valeur, bien que cette valeur n'atteigne pas celle de l'ivoire de l'éléphant, à cause de ses dimensions plus petite et de ses défauts. Proportionnellement, le morse n'a pas autant de graisse que le phoque. Les morses sont difficiles à tuer, quoiqu'un indigène, seul dans son kyask et armé seulement d'une lance et d'un harpon, n'hésite pas à les attaquer. Il faut toujours les traiter avec circonspection et prudence, car lorsqu'ils sont dérangés ou blessés ils fondent sur l'embarcation du chasseur et cherchent soit à la défoncer par en dessous ou à la mettre en pièces avec leurs dents. Nous avons eu une aventure très émouvante avec l'un de ces mammifères à la hauteur de Grosse-Ile. Du navire il avait été blessé après que quelques centaines de coups de toutes espèces d'armes eussent été tirés sur lui. Après avoir reçu ces blessures, il ne s'éloigna pas, mais fit plutôt mine d'attaquer le navire. Craignant de le perdre, nous descendîmes la chaloupe avec armes, harpons, haches, gaffes, etc. Pendant quelque temps il nous tint en respect. Nos hommes le suivirent sur les petits amas de glace, ou plus souvent il les suivait. Ils brisèrent des rames sur lui, mais ne furent pas plus avancés que s'il l'avait battu à coup d'oreillers, Ce fut pendant un certain temps un véritable pandémonium ; nos hommes paraissaient être en proie à un délire de sang. Je maintins le navire tout près du théâtre de cette bataille qui avait lieu sur ou parmi des glaces isolées, et pendant quelques instants j'essayai à rétablir l'ordre. Une chaloupe fut défoncée, mais je soupçonne que cet accident fut plutôt le fait de l'un de nos hommes qui aurait déchargé son fusil dans une mauvaise direction. Toutes les rames et les gaffes étaient brisées. Le harpon n'avait pas mordu, et la tige de fer réductible avait simplement biaisé à chaque poussée faite par le harponneur, quelques-uns des hommes avaient débarqué des chaloupes sur de petits amas de glace et se trouvaient ainsi séparés les uns des autres, et le morse prenait décidément le dessus, car il grimpait sur la glace et poursuivait les chasseurs. A force de crier et d'employer des mots passablement énergiques, je réussis à faire revenir l'une des chaloupes que je pourvus d'une nouvelle paire de rames, j'y descendis moi-même, et approchant tout près du morse, je l'achevai avec deux coups d'un snider dont j'avais braqué la gueule à une couple de verges seulement de sa tête. Nous l'emmenâmes sans encombre au navire dans lequel il fut halé. Il avait à peu près 11 pieds de long, 8 pieds de circonférence autour des épaules, et devait peser au moins une tonne.

On ne trouve pas de morses au large ; ils se trouvent autour de rochers ou d'îles isolés, ou sous des falaises inaccessibles. Ils ne sont pas nombreux dans le chenal Fox ou le Welcome, non plus que sur la côte occidentale de la baie. On dit qu'ils abordent sur les îles au large de East-Main.

Parfois ils sont tués en nombre considérable au large du bord de la glace dans le détroit Cumberland, pendant qu'ils se rendent au nord, par les indigènes occupés à pêcher la baleine ; il n'en est pas pris beaucoup autrement. Dans ce cas la peau est vendue à l'agent de la station baleinière la plus rapprochée ; elle vaut de 5 à 6 centins la livre en Angleterre, où elle est employée à la confection de courroies. Six morses d'une grosseur moyenne doivent produire à peu près une tonne d'huile ; cette huile est ordinairement mélangée avec celle de la baleine et vendue sous cette dernière étiquette. L'ivoire ne se vend pas beaucoup ; les indigène le conservent pour le convertir en dards ou lances ou pour des articles d'ornement. Les missionnaires moraves du Salvador recueillent tout ce qu'il peuvent sous ce rapport ; les indigènes établis autour des missions s'occupent à la sculpture en hiver, et le produit de leur travail est envoyé en Europe pour y être vendu.

Le nombre des navires baleiniers qui vont au nord ayant considérablement diminué, je ne crois pas que le morse subisse plus ample diminution, c'est-à-dire au nord du détroit ; il est aujourd'hui passablement abondant, et s'il n'est chassé que par les indigènes qui s'en nourrissent, il sera bientôt en aussi grand nombre que jamais. Nous en avons vus plusieurs dans le détroit au mois d'octobre; il s'en retournaient au sud pour l'hiver. Sur la côte du Labrador le morse sera probablement exterminé avant longtemps.

BALEINE BLANCHE.

La Compagnie de la Baie d'Hudson faisait autrefois la pêche de la baleine blanche en différents endroits, notamment à Ungava et à Churchill; c'était à l'époque où l'huile avait une plus grande valeur qu'elle n'en à maintenant. Aujourd'hui les baleines blanches ne sont pêchées que pour fournir de la nourriture aux chiens en hiver; l'huile n'est pas gardée, et les peaux ont peu ou point de valeur commerciale. La pêche a toujours lieu dans une rivière. Des filets longs et pesants sont amarrés à des bouées et à des ancres à partir de certains endroits favoris et enfoncés; les baleines arrivent avec la marée montante; à eau haute les filets sont levés et tendus, et un certain nombre de baleines se trouvent enfermées; à eau basse les chasseurs sortent en bateaux ou kyacks et les tuent à coup de fusils ou de lances. Autrefois bon nombre de baleines blanches étaient tuées dans les rivières à l'embouchure du golfe Cumberland; d'ordinaire, si l'expédition de pêche à la baleine dans la baie de Baffin ou dans le détroit Lancaster n'avait pas été profitable, le baleinier, en s'en retournait au pays, arrêtait dans le golfe Cumberland, et, si possible, remplissait ses réservoirs d'huile de baleine blanche. Généralement il fallait sept baleines pour produire une tonne d'huile. Il n'en est plus ainsi, et les baleines blanches ne sont pas dérangées. En 1897 la pêche a été bonne à Ungava: soixante baleines furent capturées. Cependant elles servirent uniquement à la nourriture des chiens. Parfois les Esquimaux en tuent quelques-unes, ils en affectent la chair et l'huile à l'alimentation, et la peau à la confection de lignes et de harnais. La baleine blanche se rend au large dans l'Atlantique en hiver, et dès la débâcle des glaces elle retourne dans la baie d'Hudson, Ungava, Roe's-Welcome, canal Fox, golfes Frobisher et Cumberland. Pendant l'été elle paraît trouver sa pâture dans les rivières, montant et descendant avec la marée; elle consomme une quantité énorme de saumons et de truites.

NARVAL OU LICORNE DE MER.

Le narval n'est pas abondant et il ne produit pas beaucoup d'huile. Le baleinier ou le chasseur esquimau en capture un par-ci par-là. Les indigènes se nourrissent de sa chair et de son lard. Les chasseurs blancs le tuent pour sa longue corne d'ivoire; il n'a pas, autrement, de valeur commerciale. En général il est intimement associé à la baleine blanche. Aux mois de juin et juillet, nous en avons vu plusieurs venir respirer par les trous formés dans la glace; mais nous n'avons pu réussir à en tuer un seul.

BALEINES.

La pêche de la baleine a considérablement diminué dans ces derniers temps; cela vient de la rareté des baleines et d'une dépréciation dans la valeur de l'huile, qui a été remplacée, comme luminaire et graisseur, par des huiles minérales beaucoup plus économiques. A une certaine époque, il y a trente ou quarante ans, plus de vingt bâtiments, partant de New-Bedford et de ports voisins, allaient faire la pêche de la baleine au large de l'embouchure du détroit d'Hudson et dans la partie septentrionale de la baie et de Welcome. Ceux qui entraient dans la baie hivernaient généralement à Marble-Island, Whale-Point, ou à Repulse-Bay, à l'entrée de Welcome. Les baleiniers anglais ou écossais n'entraient pas souvent dans la baie, leurs fonds de pêche se trouvant dans la baie de Baffin, dans le détroit de Lancaster ou le détroit Barrow. Souvent ils arrêtaient dans le golfe Cumberland en s'en retournant, et restaient à faire la pêche de la baleine dans le golfe, ou au large de son embouchure, tant que la glace le leur permettait. La baleine pêchée dans toutes ces eaux septentrionales est la "Tête Courbée" ou baleine du Groënland (*Balæna mysticetus*). Dans les vingt dernières années la pêche de la baleine a constamment diminué; la vapeur y fut employée pour la première fois en 1858; à présent, de la flotte de New-Bedford il ne reste plus que trois petits voiliers, et ils ne sont pas toujours en campagne. La flotte de Dundee en est aussi graduellement venue à rien; à ma connais-

sance, l'*Esquimaux* est le seul baleinier qui ait fait la pêche en 1897. Son expédition a été un fiasco, et, à son retour, il a été mis en vente, ainsi que le *Terra Nova* appartenant aux mêmes armateurs. Depuis quelques années il n'a pas été construit de nouveaux baleiniers, ni voiliers ni steamers, et à mesure que ceux qui sont impropres à d'autres emplois deviennent hors d'état ou se perdent, ils ne sont pas remplacés. La Compagnie de la Baie d'Hudson avait un petit trois-mâts barque, la *Perseverance*, qui a fait la pêche de la baleine aux Welcome pendant plusieurs années ; ses campagnes n'ont pas eu de succès, et j'apprends qu'il est retourné au pays et qu'il ne reviendra pas.

On croit que les baleines qu'il y a aux environs de l'île Marble et un peu plus au nord dans les Welcome y entrent par le détroit d'Hudson en mai et en juin ; elles retournent à l'Atlantique dans l'automne.

Au printemps, des baleines sont capturées dans le golfe Cumberland au large du bord de la glace. Elles sont alors en route pour le nord, et s'arrêtent pendant quelque temps à jouer et à manger autour de l'embouchure du golfe qui est couvert de glaces en hiver. Elles passent au nord en juin et ne reviennent au golfe que vers la fin de septembre ou d'octobre, alors que la glace se ferme à nouveau. Les très grosses baleines n'entrent point dans le golfe.

De nos jours, la manière profitable d'exploiter la pêche de la baleine est d'établir des stations sédentaires conduites par un baleinier expérimenté qui emploie des indigènes pour faire tout l'ouvrage. Les Esquimaux—ou Innuits, comme ils préfèrent être appelés—font des canotiers de premier ordre, et ils deviennent aussi habiles que les blancs dans le maniement des instruments de pêche modernes.

Nous avons trouvé dans le détroit Cumberland deux établissements sédentaires considérables—l'un à Kekerton sur le côté nord-est du golfe, et l'autre à Black Lead sur la côte sud-ouest ; présentement ces deux établissements appartiennent aux MM. Noble, d'Aberdeen, et ils sont en opération depuis quelques 35 ans. L'établissement de Kekerton est dirigé par M. Mutch, qui en a charge depuis plus de 35 ans. Il était absent lors de notre visite, étant retourné en Ecosse dans l'automne de 1896. Nous avons rencontré à Kekerton son auxiliaire, M. Milne, qui l'attendait d'un jour à l'autre par le bateau d'approvisionnement, un petit brick appelé *Alert*. Ce navire arrive ordinairement d'Ecosse vers le 14 août, l'expérience ayant démontré que c'est à peu près l'époque où il peut traverser sans danger le détroit Davis et entrer dans le golfe après avoir débarqué son chargement de combustible, de provisions et des articles affectés à l'échange avec les indigènes, d'abord à Black-Lead, puis à Kekerton ; en septembre, il retourne à Aberdeen avec l'huile et les fanons de l'automne et du printemps précédent. A Kekerton nous avons trouvé une maison d'habitation bien construite, avec de spacieux dépôts et ateliers, une demi-douzaine de grandes chaloupes baleinières écossaises bien finies, et un grément de pêche des plus complets, le tout en ordre parfait. Les chaloupes étaient munies de défenses, peinturées et vernies ; les rames, gaffes, etc., grattées et blanchies aussi parfaitement que celle d'un bâtiment de guerre ; les fusils, harpons, lances, bêches et tous les instruments appartenant au grément de pêche à la baleine, bien aiguilletés, polis et brillants : tout cela était l'ouvrage des indigènes, sous la direction de M. Milne. Attachés à cette station il y a environ 150 indigènes, hommes, femmes et enfants ; à l'époque de notre visite la plupart se trouvaient dans l'intérieur, chassant le chevreuil. Les indigènes sont engagés aux conditions suivantes—chaque famille reçoit comme ration hebdomadaire : quatre livres de pain (biscuit de mer), un quarteron de café, deux livres et demie de mélasse, quatre tablettes de tabac. Lorsqu'ils ne sont pas occupés à la pêche de la baleine, aux préparatifs de l'expédition, et au nettoyage quand elle est terminée—c'est-à-dire en hiver, de décembre à avril—il leur est loisible de quitter la station et d'aller se faire de provisions de bouche en chassant le phoque à travers la glace ; ils ont aussi besoin de la peau de ce mammifère et pour couvrir leurs kyacks et leurs teepees. Entre avril et juillet ils font la pêche de la baleine de printemps ; quand elle est terminée, ils s'en vont à l'intérieur de la Terre de Baffin pour faire la chasse du chevreuil, et reviennent à la station à temps pour préparer la chasse d'automne.

A Black-Lead nous avons trouvé une station assez semblable, dirigée par M. Sheridan, et qui emploie à peu près le même nombre d'indigènes. Il y avait là, également, le révérend M. Sampson, un missionnaire délégué par quelque société d'Angleterre. Il y est venu à bord de l'*Alert* en 1896.

A Black Lead et à Kekerton des établissements analogues à ceux des MM. Noble, quoique sur une moins grande échelle, ont été exploités par la Compagnie Williams, de New-London, Conn., jusque il y a trois ans, époque où cette maison s'est retirée en vendant ses établissements aux MM. Noble. La Compagnie Williams était établie ici depuis 1859, et pendant plusieurs années ces stations furent administrées par les capitaines Spicer et Sheridan ; ce dernier est resté ici et est passé au service des MM. Noble.

Une troisième station sédentaire avait été exploitée par la Compagnie Williams en un endroit désigné sous le nom de New-Gummiute, près de North-Foreland, en dedans de l'île Monumental. Lorsque les stations furent abandonnées, celle-ci avait été vendue par la Compagnie Williams au capitaine Clisby, le directeur de la station. Clisby se noya en 1896. Son aide, nommé Jansen, s'était gelé et avait été transporté aux Etats-Unis par le lieutenant Peary à bord du *Hope* en 1896. Quelques jours avant notre visite à Black-Lead, tous les indigènes anciennement attachés à la station de Gummiute avaient transporté leurs pénates à Black-Lead, en sorte qu'elle était abandonnée. Depuis plusieurs saisons aucun navire d'approvisionnement n'y était allé, et elle manquait de tout. La capture totale à l'une de ces stations depuis un certain nombre d'années, serait d'une baleine et demie par saison.

Une baleine à fanons de 10 pieds de long produit de 10 à 14 tonnes d'huile. L'huile vaut à peu près £22 la tonne, et les fanons £25 la tonne ; le fanon moyen mesure de 9 à 10 pieds, et doit peser 17 qtx. Les valeurs que nous donnons ici sont celles qui avaient cours en Angleterre en 1895-96. Me trouvant à New-Bedford dernièrement, j'ai constaté qu'on pouvait s'y procurer le fanon pour 4 ou 5 dollars la tonne, et l'huile pour 30 centins le gallon. On a vu des fanons de 17 pieds de long. La baleine Tête-Courbée a les fanons les plus longs et les plus fins. La Tête-Courbée est ainsi nommée à cause de la forme arquée de sa tête ; une Tête-Courbée de bonnes dimensions mesure de 65 à 75 pieds de longueur. M. Milne m'a appris que la première station sédentaire de pêche de la baleine fut établie dans le détroit de Cumberland, dès 1820, par le capitaine Penny, un capitaine baleinier anglais qui fut plus tard commandant du *Lady Franklin* dans les expéditions de 1852.

Il se fait très peu de commerce avec les Esquimaux, qui consacrent à leurs propre usage les peaux qu'ils font : habillements, lits, embarcations et tentes. Aux alentours des stations baleinières ils finissent par perdre la dextérité qu'ils avaient pour le maniement de leurs armes démodées, telles que dards, petits harpons, arcs et flèches, etc., car ils ont maintenant un grand nombre d'armes à répétition modernes, et il n'y a pas de doute que ceux qui ont été élevés près des stations souffriraient si ces postes étaient fermés et abandonnés. Ils sont bien considérés par les capitaines des stations, qui en font les plus grands éloges : ils sont honnêtes, fidèles et actifs à la chasse. A Black-Lead nous avons vu deux blancs qui se sont mariés et établis parmi les Esquimaux, dont ils ont adopté le genre de vie. L'un d'eux, homme très intelligent, que j'ai interrogé sur le sujet, était vêtu de peaux de phoque et habitait une teepee de peaux, tout comme un indigène. Il m'a déclaré qu'il aimait passionément sa femme et ses enfants, que ce genre d'existence lui allait bien, qu'il était exempt des ennuis et vicissitudes de notre vie plus artificielle.

Il n'y a plus de scorbut aux alentours des stations, non plus qu'à bord des baleinières qui hivernent à Welcome. Les blancs ont appris à éviter le bœuf et le porc salés et mangent les mêmes aliments que les indigènes : viande de phoque, de morse et de baleine, variée, de temps en temps, avec de la venaison, viande d'ours, oiseaux aquatiques et poissons. Quelques-uns qui ont vécu longtemps avec les indigènes et voyagé avec eux dans l'intérieur, ont vaincu la répugnance qu'ils avaient pour la chair crue.

Les baleinières de New-Bedford n'hivernent plus à Marble-Island. Il leur était impossible de s'y procurer de la viande fraîche, car il n'y avait plus d'indigènes dans les environs, ni de chevreuils dans l'île. Cela forçait les équipages à manger des

viandes salées, avec le résultat qu'ils étaient toujours atteints du scorbut. Ce qui nous à le plus frappés lorsque nous sommes allés dans quelques-uns des anciens havres où les baleinières avaient l'habitude d'hiverner, a été le grand nombre de tombes que nous avons vues; la mortalité parmi des équipages confinés dans des cabines noires et mal aérées, dans l'inaction et les saletés, avec une diète de viandes salées et souvent un abus d'alcool, était effrayante. Ce triste état de chose n'existe plus: Les baleinières hivernent maintenant avec les indigènes, qu'elles emploient à chasser pour les approvisionner de viandes fraîches; les équipages sont tenus en activité en plein air, habillés comme les gens du pays, et il n'y a plus de scorbut. Nous n'avons jamais pu décider les indigènes à manger de la viande salée; ils paraissaient en avoir horreur.

MORUE.

Il y a de la morue sur toute la côte du Labrador en montant. Elle arrive ordinairement à Nachvak vers le 10 avril et à cap Chudleigh entre le 15 et le 20 du même mois, quoique son arrivée dépende de l'état de la glace sur la côte du Labrador. Elle touche à Port Burwell une semaine environ après les premières captures à la hauteur du havre O'Brien, sous le couvert du cap Chudleigh. Dans la baie Ungava, elle n'est pas pêchée plus haut que Port Burwell. Maintes fois l'agent du comptoir de la Baie d'Hudson a tenté fortune au large de l'embouchure de la rivière Saint-George, mais il n'a jamais capturé une morue. Nous-mêmes nous avons essayé en différents endroits de la baie d'Hudson, entre Churchill et l'extrémité sud de l'île Mansfield, avec des lignes de fond, des lignes à mains et des tureluttes, mais sans plus de succès. On m'a dit qu'une espèce de morue de roche était parfois pêchée en eau peu profonde à la hauteur des pointes des récifs sur la côte sud-est de la baie. Le capitaine Hawes m'a déclaré qu'il avait souvent essayé la pêche de fond dans la baie en temps calme, mais sans jamais réussir; d'autres capitaines ont obtenu le même résultat. Les baleiniers et les indigènes rapportent que l'on trouve de la morue dans la baie Frobisher et le détroit Cumberland. Bien que nous n'ayons pas fait de nombreuses expériences dans la baie, je suis porté à croire, d'après le rapport des chefs de la compagnie et celui des baleiniers, que la vraie morue de l'Atlantique n'existe point dans la baie d'Hudson.

A Port Burwell la morue revient vers le 15 septembre; il en est pêché pendant les deux semaines suivantes au large du havre O'Brien. Cependant, les navires ne se soucient pas de rester au nord après le 25 septembre, car le temps est alors trop mauvais et trop froid pour risquer les engins de pêche à l'eau. Au Labrador la pêche de la morue se fait avec des rets à enclos, des seines ou des tureluttes; la morue ne prend pas la boitte, quoique l'on trouve parfois son estomac rempli d'encornets et d'autres petits poissons.

FLÉTAN.

Il ne se prend pas beaucoup de flétan au Labrador; il n'en a jamais été pris dans le détroit, non plus que dans la baie, et nos lignes de fond ne nous en ont jamais rapporté. A Black-Lead les indigènes m'ont dit qu'ils trouvent parfois du petit flétan gelé dans la glace. Le capitaine Spicer dit avoir tué un phoque qui avait amené à la surface un flétan de bonnes dimensions; c'était dans les glaces, au printemps, 90 milles à l'est de l'île Résolution.

HARENG.

Il ne se prend pas de hareng au nord de Hamilton-Inlet, sur le Labrador. On n'en a jamais vu dans la baie d'Hudson.

SAUMON.

On trouve du saumon dans toutes les baies et dans tous les grands cours d'eau du Labrador. Les engagés de la Compagnie de la Baie d'Hudson font une pêche

considérable dans les rivières George's-Whale et Ungava ou Koksoak : elle a lieu au mois d'août. Pendant quelques années la compagnie a essayé d'exporter du saumon frais aux marchés d'Angleterre, et pour cela elle avait établi des compartiments froids dans son steamer *Diana ;* mais l'entreprise n'a pas réussi, et maintenant elle expédie le saumon salé ou saumuré. Au nord on trouve du saumon jusque dans le détroit Lancaster. Le saumon pêché dans les rivières plus haut mentionnées et qui se déchargent dans la baie Ungava, et celui que l'on trouve dans les baies et cours d'eau le long de la côte orientale de la Terre de Baffin, ressemble absolument au saumon pris dans le golfe Saint-Laurent et sur le Labrador extérieur. A notre connaissance, il n'y a pas de cours d'eau quelque peu considérables qui se déchargent dans le détroit d'Hudson ; nous n'avons pas vu de saumon chez les indigènes, bien qu'ils nous aient dit que nous trouverions de la truite dans tous les petits cours d'eau, et ils ne nous ont pas trompés.

La saison de pêche au saumon était passée lorsque nous arrivâmes à Fort-Churchill. D'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, le saumon pêché dans les rivières qui se déversent dans la baie est petit, pas plus gros que la truite de bonne grosseur. Il passe l'hiver dans les rivières et les lacs, et ne se rend à l'eau salée qu'avec la débâcle des glaces en juin,—revenant à la fin de juillet et d'août, époque de la pêche. Ce saumon ressemble plus à la truite ; ses habitudes et ses migrations sont les mêmes ; il est indubitablement le poisson connu sous le nom de saumon de Hearn. Je ne pense pas qu'il quitte la baie d'Hudson, ni qu'il entre dans le détroit ou en sorte.

Sur le Labrador et dans les rivières de la baie Ungava, la pêche du saumon se fait au moyen de grands rets à mailler, partant de terre, dans lesquels le saumon est pris exactement de la même manière que celle usitée dans le golfe Saint-Laurent. Dans la Terre de Baffin, il n'existe pas d'exploitation régulière ; la pêche est faite à intervalles par les indigènes, qui construisent en travers des cours d'eau des barrages de pierre dans lesquels ils chassent le poisson. Souvent de grandes quantités de saumons et de truites sont parqués de cette façon ; le poisson est pris au dard ou avec des rets à poches confectionnés avec de la ficelle de peau de phoque. A Churchill j'ai vu des métis sauvages pêcher exactement à la manière des Esquimaux de la Terre de Baffin, en construisant des barrages de pierre qui convergeaient au centre à une étroite ouverture à laquelle était adapté un rets à poche ; deux Esquimaux descendaient la rivière en battant l'eau devant eux, ce qui chassait le poisson dans les rets à poches.

TRUITE.

La truite abonde dans les cours d'eau du Labrador, et d'après ce que j'ai pu apprendre des indigènes et des blancs au détroit Cumberland, elle est aussi abondante dans les rivières de la Terre de Baffin. Les baleiniers, pendant leur séjour aux Welcome, emploient les indigènes pour leur pêcher de la truite. D'après ce que j'ai pu en juger, c'est la truite de mer ou truite saumonée des côtes d'Anticosti. Nous en avons apporté des échantillons qui ont été soumis aux experts scientifiques du département pour qu'ils en fassent rapport.

De la rivière Churchill nous avons apporté des échantillons de poissons blancs, de mulets, de brochets et d'ombres. Chaque fois que la chose était possible, nous avons essayé de recueillir des échantillons à l'aide de dragues, de dérivettes et de seines. Ce que nous avons pu ramasser a été soumis aux employés de votre département. J'annexe une liste de ces échantillons, qui ont été classifiés par M. Andrew Halkett.

Par ce qui précède on peut voir que les étrangers font aujourd'hui peu de commerce et de pêche sur les côtes de la baie d'Hudson et de la Terre de Baffin. Les seuls navires étrangers qui entrent dans le détroit d'Hudson sont deux ou trois petites baleinières de New-Bedford. Il y en a deux qui hivernent au nord cette année. Le seul commerce que ces baleinières font avec les indigènes est l'achat de quelques peaux d'ours polaire, de loup, de renard blanc et bleu et de bœuf musqué. Il ne s'obtient pas beaucoup de peaux de bœuf musqué de cette façon, car cet animal

ne se montre pas dans les environs de Whale-Pond et de Repulse-Bay, où les navires hivernent. Les peaux sont échangées pour du tabac, des carabines, de la poudre et du plomb, des couteaux, des limes, des aiguilles, etc. Les indigènes n'ont pas besoin d'aliments ni d'habillements.

Sur le détroit Cumberland il n'existe plus de stations baleinières appartement à des étrangers. La quantité d'approvisionnements importés de Dundee aux établissements des MM. Noble est petite. Naturellement il n'est pas payé de droits sur ces marchandises, non plus que sur celles qui sont affectées au commerce par les baleiniers des Etats-Unis à Roe's-Welcome. La somme d'impôts qui pourrait être perçue sur ces marchandises est extrêmement faible. Les indigènes ont très peu de choses à troquer, car ils ont besoin pour eux-mêmes de la plus grande partie des peaux qu'ils obtiennent. Les fourrures les plus riches ne sont pas prises par les Esquimaux, car il n'y en a point au delà de la limite boisée. On dit qu'il n'y a pas de bœufs musqués dans le nord de la Terre de Baffin, et on parvient facilement à eux par Chesterfield-Inlet; mais les baleinières des Etats-Unis ne visitent pas ces régions.

D'après les apparences actuelles, il est très problablo que les deux ou trois prochaines années verront la dernière pêche à la baleine par des navires étrangers dans la baie d'Hudson septentrionale. Il n'est pas probable que des stations sédentaires soient établies à Roe's-Welcome, car cette région est trop lointaine et d'accès trop difficile. Les stations présentement établies sur le détroit Cumberland sont la propriété de sujets britanniques. Si la station de New-Gummiute est remise en activité, ce sera très probablement sous le contrôle des MM. Noble.

En terminant ce rapport, je tiens à témoigner—et c'est un vif plaisir pour moi—des services actifs, intelligents et empressés qui nous ont été rendus en toutes occasions par les officiers et l'équipage du *Diana*. Nous avons été remarquablement indemnes de maladies et d'accidents, et nous avons droit d'être fiers du fait que le navire, après un pareil voyage, a été remis à ses armateurs sans avoir touché un rocher. Il a perdu un gouvernail, c'est vrai, il a été rudement coincé par les glaces, mais c'était inévitable, et l'inspection qui en a été faite, au retour, par l'agent du Lloyd, a démontré qu'il n'avait reçu, après tout, que de légères avaries. Les chefs et employés de la commission géologique, quoique ne faisant pas partie de la compagnie du navire, ont toujours été prêts à prêter la main, et dans le représentant du Manitoba et du Nord-Ouest qui a fait le voyage avec nous, nous avons tous eu un intéressant et gai camarade, et moi-même en particulier un excellent ami et un bon conseiller.

Je termine le compte rendu de ce voyage d'exploration à la Baie d'Hudson et à la Terre de Baffin, en exprimant l'espoir que j'ai rempli vos instructions de manière à mériter votre approbation.

Le tout humblement soumis par

Votre obéissant serviteur,

W. WAKEHAM,

Commandant de l'Expédition à la Baie d'Hudson et à la Terre de Baffin.

RAPPORT SUR UNE COMPARAISON DES OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DANS LE DÉTROIT D'HUDSON, 1884-85-86 et 1897.

En 1885, entre le 22 juin et le 5 juillet, l'*Alert* dérivait dans les glaces à l'entrée du détroit d'Hudson, entre la longitude 64° 25' et 66° 25', pas très loin de l'île Résolution. Dans cet espace de temps la température moyenne, telle que déterminée à bord par les relèvements des thermomètres maximum et minimum, fut de 35.1°; il y eut rès peu de brume, et le vent fut généralement modéré ou petite brise, quoique très ort en quelques occasions. Durant la période correspondante de 1897 que le Diana

passa dans le détroit entre les 68° et 71° de longitude, la température moyenne fut de 38.8° ; le vent n'a jamais dépassé bon temps, et il n'y eut pas de brume pour la peine, sauf les 1, 4 et 5 juillet. La dernière moitié de juin et les premiers jours de juillet furent apparemment de plusieurs degrés plus chauds qu'en 1885.

En juillet nous pouvons faire une comparaison directe entre le temps qu'eurent du 9 au 26, l'*Alert* en 1886 et le *Diana* en 1897—les deux navires ayant passé la plus grande partie de cet intervalle vers l'extrémité occidentale du détroit. La température moyenne fut 39.4° en 1886 et 42.7° en 1897 ; durant la première de ces années il y eut un gros temps, pas durant la dernière ; mais en 1897 il y eut un peu plus de brume qu'en 1886.

En août nous avons des périodes de 20 jours correspondants (du 5 au 24) pour chacune des trois années 1884-85-97. La température moyenne de ces périodes a été respectivement 38.5°, 37.5° et 44.5°, ce qui établit que le mois d'août 1897 a été beaucoup plus chaud que le même mois de 1884 ou 1885 ; il n'y a pas eu de coup de vent en 1897 et 1885, mais en 1884 il y en eut quatre et beaucoup de neige. Dans ces trois années la brume n'a pas été fréquente.

La seule comparaison directe que nous puissions faire de la température en septembre est celle du 7 au 20, dans les années 1886 et 1897 ; ces périodes accusent des moyennes de 36·6° et 37·9°,—ce qui démontre que, comme les mois précédents, l'année 1897 a été plus chaude que 1886, et probablement aussi que 1885 et 1884. Le mois de septembre 1884 n'a pas été orageux, mais dans ceux de 1885 et 1886 il y eut plusieurs tempêtes de vent, et le temps a été beaucoup plus mauvais qu'en 1897, où il n'y eut qu'un rude coup de vent pendant que nous étions dans le détroit entre le 7 et le 20.

Pour le mois d'octobre, il nous faut comparer les observations faites sur le *Diana* entre le 14 et la fin du mois, et celles qui furent faites à terre entre les mêmes dates de 1884 et 1885. Les températures moyennes ainsi obtenues pour 1884, 1885 et 1897 furent 14·4°, 22·1° et 28.4°—ce qui démontre que la dernière moitié d'octobre de l'année passée a été calme, comparée à la période correspondante de 1884. En 1884 la température est descendue à zéro les 24, 25 et 26 octobre, et à—2° le 31, tandis qu'en 1897 la plus basse température a été 17°.

R. F. STUPART,
Directeur.

Expédition à la Baie d'Hudson, 1897.

Résumé hebdomadaire des observations météorologiques prises à bord du *Diana*, de juin à octobre 1897.

Semaine finissant.	Baromètre. Moyenne.	Baromètre. Plus haute	Baromètre. Plus basse	Baromètre. Variations	Température. Moyenne.	Température. Max.	Température. Min.	Température. Variations	Heures de pluie.	Heures de neige.	Jours de brume.	Jours de vent dépassant "frais".
	Pouces.	Pouces.	Pouces.	Pouces.	°	°	°	°				
12 juin	30·22	30·33	30·00	0·33	34·4	73	28	45	0	2	3½	0
19 do	29·79	39·16	29·42	0·74	32·6	45	24	21	52	10	4½	0
26 do	30·10	30·25	29·82	0·43	35·3	58	24	34	18	0	1	0
3 juillet	29·87	30.08	29·59	0·49	37·3	54	29	25	0	0	½	0
10 do	29·4	29·63	28·82	0·81	55·4	44	28	16	62	2	5	0
17 do	29·72	30·16	29·38	0·78	40·6	51	30	21	8	0	2	0
24 do	29·98	30·20	29·53	0·77	44·6	64	31	33	10	0	0	0
31 do	29·97	30·37	29·69	0·68	46·7	62	34	28	0	0	2	0
7 août	29·83	29·98	29·61	0·37	55·6	79	32	47	24	0	1½	0
14 do	29·87	30 11	29·52	0·59	44·0	56	35	21	29	0	3	0
21 do	29·68	29·91	29·45	0·46	42·1	54	35	19	40	0	2½	0
28 do	29.69	29·81	29·51	0·30	44·0	50	34	16	24	0	2	1
4 sept.	29·88	30 21	29·51	0·70	46·2	53	38	15	35	0	2½	1
11 do	29·83	30·18	27·94	1·24	37·1	43	29	14	5	10	½	1
18 do	29·85	30·15	29·60	0·55	40·5	53	27	26	2	6	1½	0
25 do	29·98	30·17	29·71	0·46	40·9	58	27	31	0	9	0	0
9 oct.	29·96	30·27	29·31	0·86	45·9	67	31	36	17	0	2½	0
16 do	29·72	30·32	28·90	1·42	35·9	44	27	17	27	6	½	1
23 do	29·76	30·17	29·28	0·89	27·9	37	18	19	0	25	0	0
30 do	29·45	30·02	28·99	1·03	28·6	37	21	16	0	28	0	2
6 nov.	29·88	30·35	29·24	1·11	30·4	40	27	23	9	23	0	0

LISTE D'ÉCHANTILLONS ZOOLOGIQUES, ETC., CUEILLIS PAR LE DR WAKEHAM ET M. LOW EN DIFFÉRENTS ENDROITS DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON DURANT LA SAISON DE 1897.

Dragués entre le détroit King-George et le fond de la baie Ungava, été de 1897.

POISSONS.

1. Scorpène. *Cottidés.*
2. Lycodes de Vahl. *Lycodes vahllii*, Reinhardt.
3. Charbonnier ou merlan noir. *Gadus (pollachius) virens*, L.
4. Alligator. *Aspidophoroides monopterygius*, Bloch.
5. Liparis. *Liparis*, espèce de cycloptère.

GASTROPODES.

6. Buccins. *Buccinum plectrum*, Stimpson, et *B. tenue*, Gray.
7. *Neptunea.*
8. Aporrhes. *Aporrhais occidentalis*, Beck.
9. Turritelles. *Turritella.*
10. Littorine. *Littorina palliata*, Say.
11. Vignot. *Littorina rudis*, Maton.
12. *Natica clausea.* Broderip et Sowerby, avec *Eschara elegantula*, d'Orbigny.
13. *Margarita cinerea*, Couthuoy.
14. *Cyclostrema.*
15. Lépas. *Acmœa.*
16. Oscabrian. *Tonicella marmorea*, Fabricius.
17. *Bulla.*
18. *Fusus.*

PTÉROPODES.

19. *Clio.* (Quelques échantillons).

LAMELLIBRANCHES.

20. *Saxicova rugosa*, Lamarck.
21. Peignes. *Mya arenaria*, L.
22. *Macoma.*
23. *Astarte banksii*, Leach.

23½. *Serripes grœnlandicus*, Gmelin.

24. Bucardes. *Cardium islandicum*, L.
25. *Leda Minuta*, Müller.
26. *Crenella.*
27. Moules. *Mytilus edulis*, L.

BRACHIOPODES.

28. Lamproie marine. *Rynchonella psittacea*, Gmelin.

ECHINODERMES.

29. Hérisson de mer. *Strongylocentrotus drobachiensis*, A. Ag.
30. Astéries. *Asterias.*

CŒLENTRATES.

31. Actinozoaires, ou radiaires.

CRUSTACÉS.

32. Crabes. *Hyas.*
33. Pagures. *Pagurus.*
34. Crevettes salicoques. *Pandalus.*
35. Grammares. *Gammarus* et une autre forme.
36. *Phronima.*
37. Anatifes. *Balanus.*

ANNELLIDES.

38. *Polynoe.*
39. *Nereis pelagica*, L. (Mâle et femelle.)
40. Tubes de cistenides.
41 Tubes de serpules.
42. Tubes de spires.
Euchone elegans.

44. Polyzoaires.

45. Spongiaires.

46. Algues.

Dragués dans 30 brasses d'eau, 20 milles au large de Churchill, fond de glaise, petites roches et gravier, 2 septembre 1897 :

LAMELLIBRANCHES.

47. *Yoldia.*
48. *Modiolaria.*
49. *Saxicava rugosa*, Lamarck.

50. Ophiures.

CRUSTACÉS.

51. Isopodes.
52. Arctures de la baie de Baffin. *Arcturus Baffinii*, Sabine.
53. Chevrolles, *Caprella.*
54. Grammarides, *Gammarus.*
55. Cranges. *Crangon.*

POLYZOAIRES.

56. *Myriozoum subgracile* (fragments).
57. *Cellepora* (fragment).

Obtenus au sud de North-Foreland, à 30 milles au large, dans la du nuit août 1897:

58. Phronimes et crustacés plus petits.

Pris en seine, havre de Sir Terence O'Brien, cap Chudleigh, 28 juillet 1897 :

59. Scorpènes (*Cottidés*).
60. Parties de quelques Téleosteannes.
61. Crustacés. *Gammarus* et une forme alliée.

Obtenus dans la baie Nachvak, Labrabor, 3 août 1897.

62. Probablement des smolts (*Salmo salar*, L).

Obtenus par la ligue de fond, détroit King George, dans 40 brasses d'eau, 9 septembre, 1897, côte sud, détroit d'Hudson:

63. Holothuries. *Pentacta frondosa*, Jæger.
64. Holothuries. *Psolus Hhantapus*, L.
65. Coquille de gland de mer. *Balanus.*
66. Ascidies, avec annélides, valves de mollusque, etc., attachés.

Dragués dans le détroit King George dans 40 brasses d'eau, côté sud du détroit d'Hudson, 9 septembre 1897 :

67. *Natica.*
68. *Astarte banksii*, Leach.
69. *Saxicava rugosa* Lamarck. (Valve).
70. *Pecten Islandicus*, L. (Valve).
71. Ascidie.
72. Fragments de *Balanus*, de *Strongylocentrotus drobachiensis*, A. Ag., de *Cellepora*, Algues, etc.

Trouvés dans des étangs à eau basse, Kekerton, détroit Cumberland, 17 août 1897 :

73. Nudibranches. *Æolis.*
74. Polyzoaires (fragments).
75. Annelides.

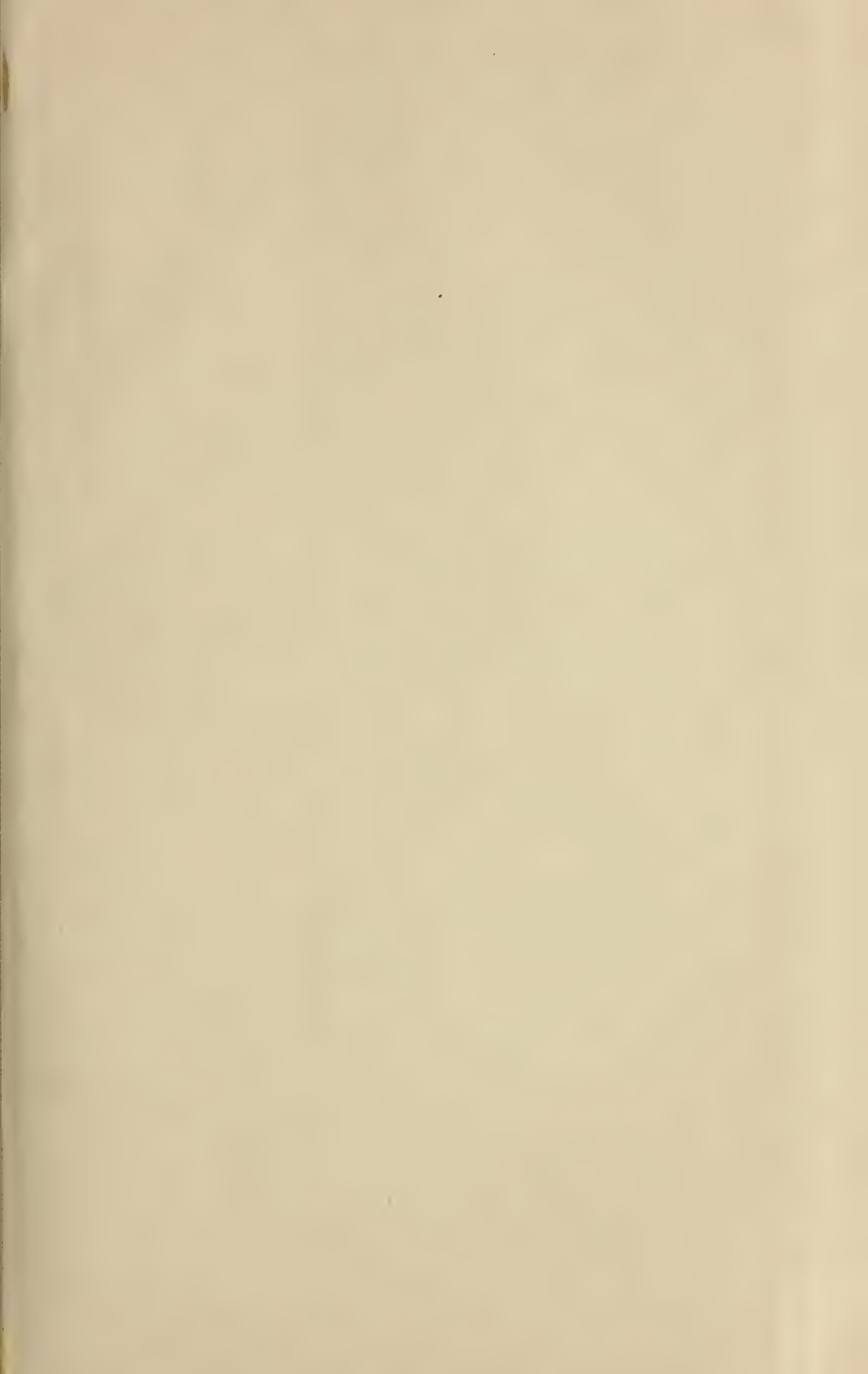
Obtenu en eau peu profonde, à une courte distance au large de l'embouchure de la rivière Churchill, dans 20 brasses d'eau, été de 1897 :

76. Ægeries. *Ægapsora*, Kröyer.

Trouvés sur la surface de la glace dans le détroit d'Hudson au commencement de juillet:—

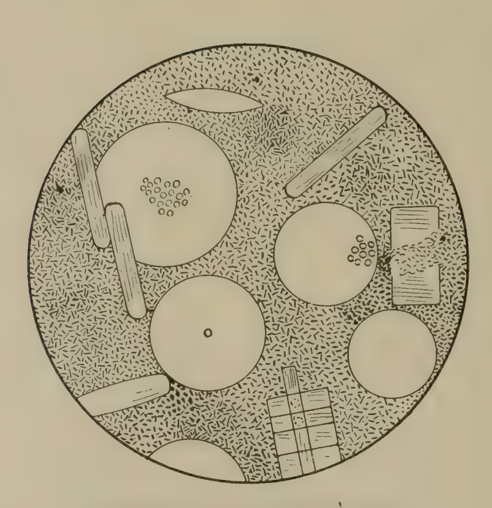
77. Diatomes (*Voir* note à la fin).

A part ce qui précède, quelques gastropodes, bivalves, mollusques et fragments d'annelides, de crustacés, d'algues, etc., ont besoin d'être plus étudiés pour être mieux déterminés.





GROSSIS DE 50 DIAMÈTRES.



GROSSIS DE 500 DIAMÈTRES.

Diatomes trouvés à la surface de la glace dans le détroit d'Hudson au commencement de juillet 1897.

ECHANTILLONS PLUS GRANDS.

Obtenus sur la côte sud du détroit d'Hudson, entre juillet et septembre 1897 :

5. Corpènes (*Cottidés*).

Obtenues à Hachook, à l'embouchure de petites rivières se déchargeant dans la baie, le 3 avril 1897 :

2. Truites de mer. *Salvelinus fontinalis immaculatus*, H. R. Steror.

Poissons obtenus à Churchill le 1er septembre :

2. Mulets. *Moxostoma*. Dans la rivière.
6 Poissons blancs. *Corogonus labradoricus*, Richarson. Dans la mer.
3 Graylings (porte-enseigne). *Thymallus signifer*, Richardson. Dans la rivière Churchill et ses branches.
1 brochet. *Esox lucius*, L. Dans la rivière.

Invertébrés obtenus le long de la côte sud du détroit d'Hudson, à différentes dates entre le 16 juillet et le 1er septembre 1897 :

5 crabes. *Hyas aranea*, L.
1 peigne et 1 valve de peigne. *Pecten islandicus*, L.
5 asteries. *Solaster papposus*, L.
2 hérissons de mer. *Strongylocentrotus drobachiensis*, A. Ag.
Concombres de mer.
Psolus phantapus, L.
Pentacta frondosa, Jaeg.
Ascidies.
Assidia.
Boltenia.

ANDREW HALKETT.

Diatomes trouvés sur la surface de la glace, dans le détroit d'Hudson, au comment de juillet 1897. Il reste à en déterminer l'espèce, et à ce sujet les extraits suivants peuvent avoir de l'intérêt.

Du *Farthest North* de Nanson :—

" Dans l'après-midi j'examinai l'eau fondue de la glace brunâtre-rouge nouvellement formée, dont il y a une bonne quantité dans les ouvertures autour de nous. Le microscope me fit voir que cette couleur était produite par une fourmilière de petits corps organisés, principalement de plantes, quantités de diatomes et des algues, dont quelques-unes d'une forme très particulière. I. p. 173.

" La surface supérieure des bancs de glace flottante est presque partout d'un brun sale, du moins cette sorte de glace prédomine ; tandis que les bancs d'un blanc clair, sans aucune trace de brun sale, sont rares. J'imagine que cette couleur brune doit être due aux corps organisés que j'ai trouvés l'automne dernier (octobre) dans la glace brunâtre-rouge nouvellement formée; mais les échantillons que j'ai cueillis aujourd'hui consistent, pour la plupart, en poussière minérale mélangée de diatomes et d'autres ingrédients d'origine organique. " I., pp. 302, 301.

" Le professeur Cleve, d'Upsala, * * * dit : " Ces diatomes sont décidément marins (c'est-à-dire qu'ils tirent leur origine de l'eau salée), avec quelques formes

d'eau douce que le vent a apportées de la terre. La flore des diatomées dans cette poussière est très particulière et diffère de ce que j'ai trouvé dans plusieurs milliers d'autres échantillons, à une exception qui accuse la conformité la plus complète : un échantillon qui fut cueilli par Kellwan au cours de l'expédition du *Vega* sur un banc de glace flottante à la hauteur du cap Wankarem, près du détroit de Behring. Espèces et variétés étaient parfaitement identiques dans les deux échantillons. Cleve a pu distinguer seize espèces de diatomes. Toutes paraissent aussi dans la poussière apportée du cap Wankarem, et douze d'entre elles ont été trouvées en ce seul endroit et en aucun autre au monde. C'était une notable coïncidence entre deux endroits aussi éloignés, et Cleve a certainement raison de dire : Il est en effet très remarquable que la flore des diatomées trouvée sur les bancs de glace au large du détroit de Behring et sur la côte orientale du Groënland se ressemble aussi complètement, et soit si dissemblable à toutes les autres ; elle indique une communication libre entre les mers à l'est du Groënland et au nord de l'Asie.' 'Par cette libre communication les glaçons en dérive, sont donc transportés annuellement à travers la mer polaire inconnue.'" I., p. 29.


MARINE AND FISHERIES
CANADA
MAP OF
HUDSON STRAIT.
showing track pursued by S.S.'Diana'
July 21st. to July 31st.
1897
HUDSON BAY EXPEDITION. W. WAKEHAM COMMANDR.
SOUTHAMPTON ISLANDS
HUDSON BAY
BAFFIN LAND
META INCOGNITA
DAVIS ST
UNGAVA BAY
LABRADOR
Gordon Bay
FOX CHANNEL
FISHER STRAIT
EVANS INLET
NOTTINGHAM I.
SALISBURY I.
Mill Is.
Mosquito Bay
Cape Chidley
Button P.
Gray Strait
FROBISHER BAY
White Strait
Emma I.
C. Pembroke
C. Resolution
C. Murchison
Rowes Welcome Bay
July 21
July 31





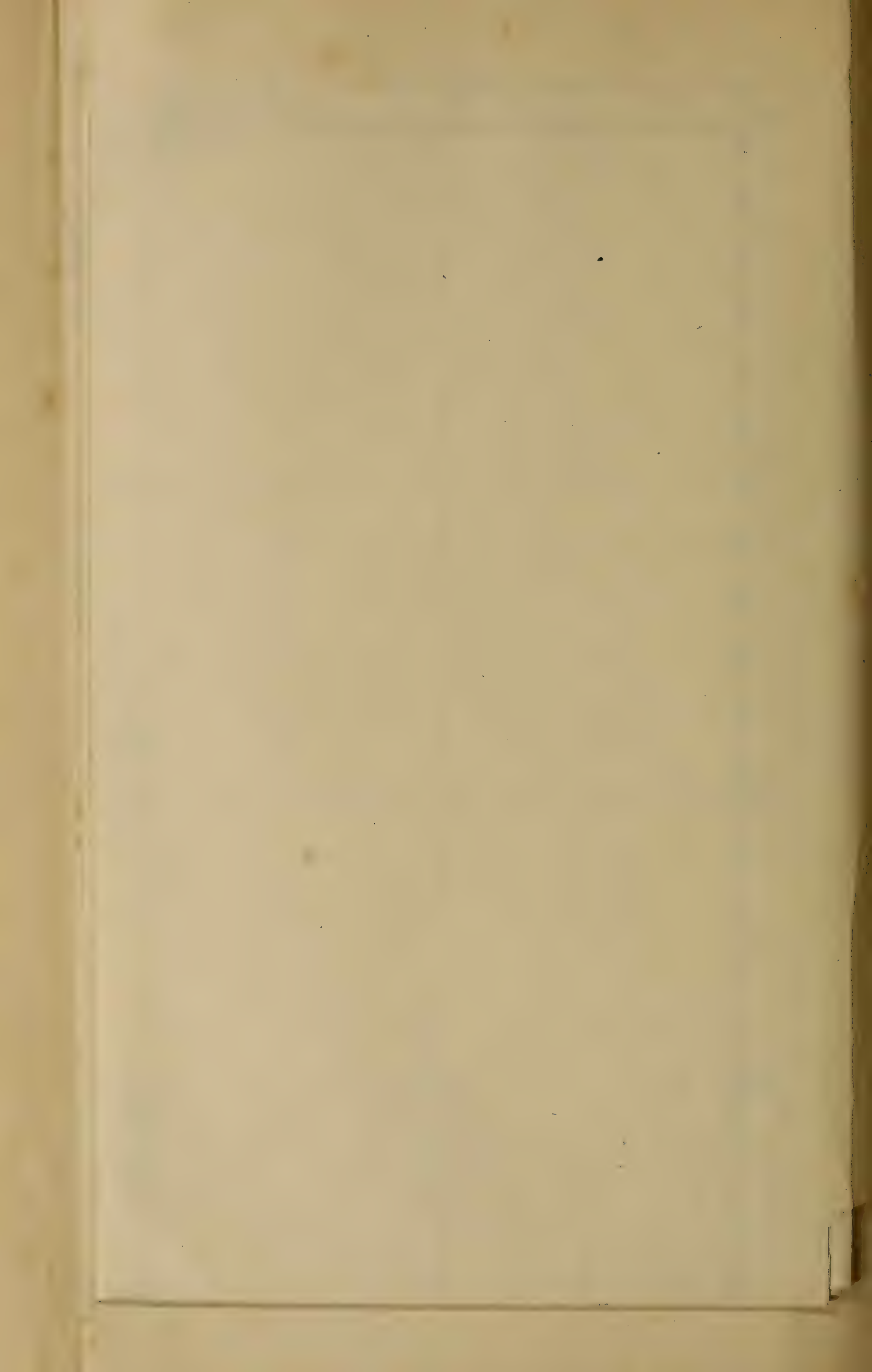
MARINE AND FISHERIES
CANADA
MAP OF
HUDSON STRAIT.
showing track pursued by S.S. Diana
June 22nd. to July 21st.
1897
HUDSON BAY EXPEDITION. W. WAKEHAM COMMANDR.
SOUTHAMPTON ISLANDS
Rowes Welcome Bay
EVANS INLET
C. Pembroke
FISHER STRAIT
HUDSON BAY
FOX CHANNEL
Trinity Is.
C. Dorset
Gordon Bay
Mill Is.
SALISBURY I.
NOTTINGHAM I.
Diggs
White Bear Bay
BAFFIN LAND
META INCOGNITA
Emma I.
White Strait
FROBISHER BAY
ENTRANCE TO CUMBERLAND SOUND
DAVIS ST.
C. Murchison
C. Resolution
C. Best
July 21
June 22
Gray Strait
Cape Chidley
Stupart B.
Mosquito Bay
UNGAVA BAY
LABRADOR

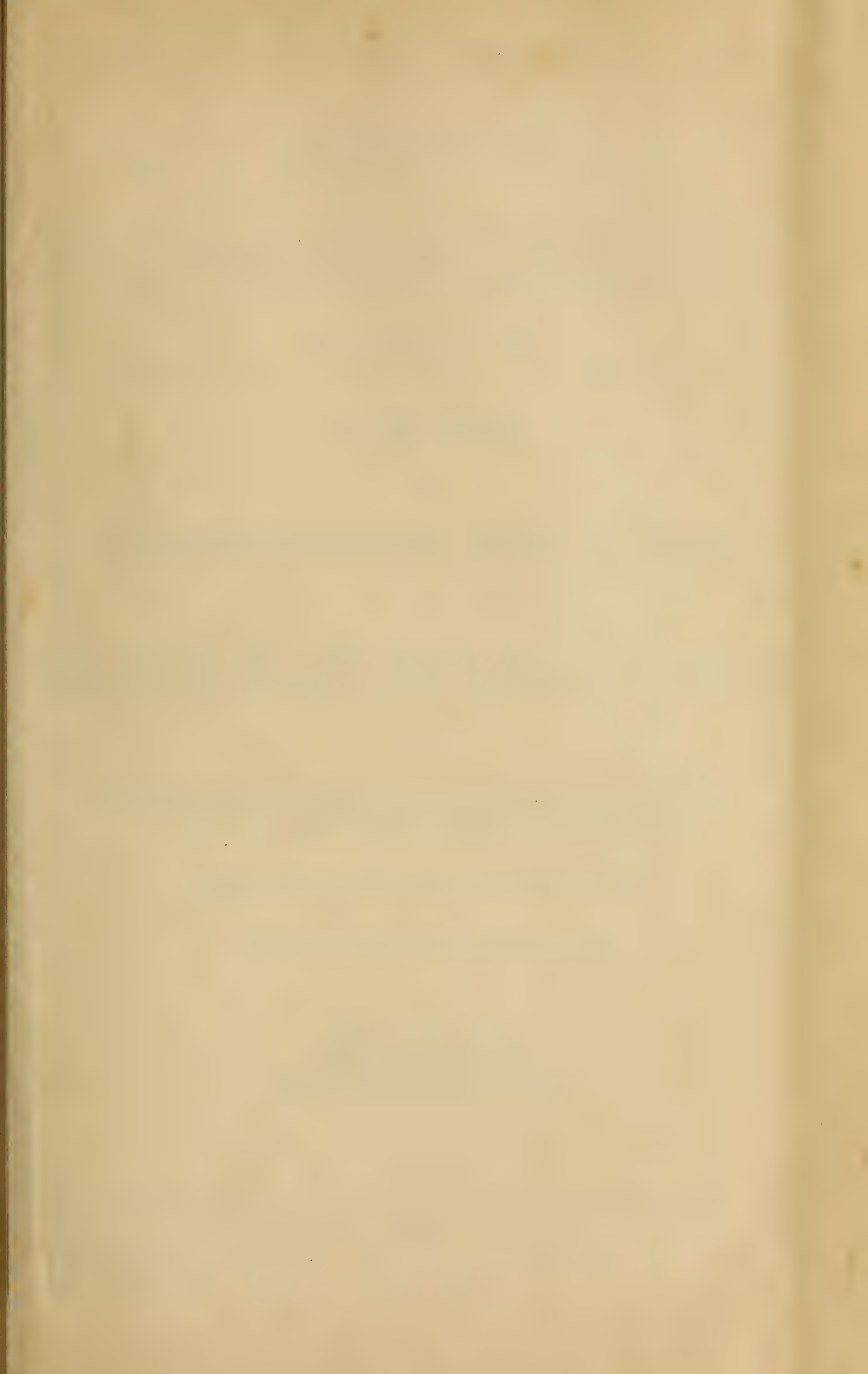



MARINE AND FISHERIES
CANADA
MAP OF
HUDSON STRAIT.
showing track pursued by S.S. Diana
Oct. 15th. to Oct. 31st.
1897
HUDSON BAY EXPEDITION. W. WAKEHAM COMMANDR.
HUDSON BAY
SOUTHAMPTON ISLANDS
BAFFIN LAND
META INCOGNITA
DAVIS ST
UNGAVA BAY
LABRADOR
FOX CHANNEL
FISHER STRAIT
EVANS INLET
Gordon Bay
Mosquito Bay
Mill Is.
Salisbury I.
Nottingham I.
C. Pembroke
Rowes Welcome Bay
Emma I.
White Strait
Frobisher Bay
Entrance to Cumberland Sound
C. Murchison
C. Resolution
C. Best
Button I.
Gray Strait
Cape Chidley
Oct 15
Oct 31




MAP OF
HUDSON BAY AND STRAIT
showing the track pursued by S.S. "Diana"
during the season of
1897
in command of Dr. Wakeham
Dept of Marine and Fisheries.
CANADA.
NOTE:- The tracks shown in green are those from Halifax to the mouth of the Strait, and the final return in the fall.
The red track shows the trip from Nachvak to Cumberland Sound; thence through the Strait and across the Bay to Churchill; thence by way of Ungava Bay to St. Johns N.F., and the return to the mouth of the Strait.
The first second and last trips through the Strait are shown on separate maps.
Drawn by G.L. Bourchier C.E. Ottawa Ont.
BAFFIN BAY
HOME BAY
DAVIS STRAIT
GREENLAND
DISKO I.
Disko. B.
UMANAK FIORD.
C. Adair
River Clyde
C. Kater
Cumberland Sound
C. Mercy
C. Walsingham
Exeter Sound
Frobisher Bay
Meta Incognita
N. Foreland
C. Resolution
Hutton Headland
Hudson Str.
MELVILLE PENINSULA.
Committee Bay
Simpson Pn.
Fury and Hecla Str.
Lyon Inlet
Repulse B.
Rowe's Welcome
Fox Channel
FOX LAND
Nettilling
Amakdjuak
King's Cape
C. Dorset
Mill I.
Salisbury I.
Nottingham I.
SOUTHAMPTON ISLAND.
Bell I.
C. Pembroke
Coats I.
Fisher Str.
Mansfield I.
C. Southampton
Chesterfield Inlet
Marble I.
C. Wolstenholme
Charles I.
Digges I.
Douglas Hr.
C. Hopes Advance
Ungava Bay
Hopes Advance B.
Fort Chimo
Mosquito B.
HUDSON BAY
Port Churchill
C. Churchill
York Factory
C. Lookout
James Bay
LABRADOR
Nachvak B.
Saglek B.
Okak
Nain
P. Manvers
Hamilton Inlet
QUEBEC
River St. Lawrence
GULF OF ST. LAWRENCE
Anticosti
C. Rosier
C. Despair
NEWFOUNDLAND
Belle Isle
Bay of Notre Dame
Fortune B.
C. Race
St. Johns
Prince Edward I.
C. North
C. Breton
NOVA SCOTIA
NEW BRUNSWICK
C. Sable
UNITED STATES
Quebec
Montreal
Winnipeg
Nanortalik
ATLANTIC OCEAN







SUPPLÉMENT

DU

TRENTIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES POUR PARTIE DE L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1897, ET PARTIE DE L'ANNÉE CIVILE 1897.

MARINE

RAPPORTS

DES

COMMISSAIRES DES PORTS

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES, BELLEVILLE, SYDNEY-NORD ET PICTOU

DES

COMMISSAIRES DES PILOTES, DES MAITRES DE PORT ET DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS

Jusqu'au 31e jour de décembre 1897.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1898

[N° 11*c*—1898.]



Havres et Navigation.

OTTAWA, novembre 1898.

A l'honorable SIR LOUIS HENRY DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du trentième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine, pour l'année 1897. Ce supplément contient : statistique des naufrages et accidents ; liste des certificats accordés aux capitaines et seconds ; rapports des commissaires des ports de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord ; rapport du maître de port d'Halifax ; liste des maîtres de port ; rapports des maîtres de ports ; rapports des commissaires de pilotage ; rapport des gardiens de ports, et liste des préposés à l'engagement des matelots.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

F. GOURDEAU,

Député du ministre de la marine et des pêcheries.



TABLE DES MATIÈRES.

A

B

C

G

G

S



ANNEXE N° 1.

MARINE MARCHANDE.

Le nombre total de navires dans les registres du Canada, le 31 décembre 1897 y compris les anciens et nouveaux navires, les navires à voiles, steamers et barges, était de 6,684, avec un jaugeage de 731,754 tonneaux, soit une diminution de 595 navires et de 57,545 tonneaux comparativement à l'année 1896. Le nombre des steamers enregistrés à la même date était de 1,785, avec un jaugeage brut de 213,864 tonneaux. En supposant que la valeur moyenne fut de $30 le tonneau, la valeur du tonnage enregistré au Canada, le 31 décembre dernier, serait de $21,952,620.

Le nombre des nouveaux bâtiments construits et enregistrés au Canada pendant la dernière année a été de 231, ayant un jaugeage de 17,094 tonneaux. Si l'on estime la valeur du nouveau tonnage à $45 le tonneau, cela donne une valeur totale de $769,230 pour les nouveaux navires.

Suit un état du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés aux différents ports du Canada le 31 décembre dernier ; aussi un état comparatif du tonnage de 1873 à 1897. On publie également un état du nombre des navires construits et enregistrés au Canada pendant la dernière année, aussi qu'un état comparatif du nombre des nouveaux navires construits et enregistrés de 1874 à 1897, les deux années comprises.

ÉTAT du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés au Canada le 31 décembre 1897.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total des navires à voiles et des steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Chathau	326	39	1,791	7,860
Dorchester	5	......	......	1,607
Moncton	16	1	20	2,708
Richibouctou	16	2	79	2,772
Sackville	12	2	41	1,082
Saint-André	142	7	1,710	4,486
Saint-Jean	406	64	4,729	83,069
Total	923	115	8,373	103,584

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst	4	....	....	113
Annapolis	55	1	25	5,864
Arichat	126	1	66	5,342
Barrington	49	....	....	1,740
Canso	8	....	....	332
Digby	168	6	170	8,812
Guysboro'	26	....	....	1,069
Halifax	472	58	12,305	27,245
Liverpool	72	2	137	4,976
Lunenburg	306	7	192	25,185
Maitland	20	....	....	18,387
Parrsboro'	139	2	106	31,689
Pictou	58	20	770	9,675
Port-Hawkesbury	85	2	43	2,745
Port-Medway	20	1	45	1,726
Pugwash	8	....	....	634
Shelburne	101	1	32	5,780
Sydney	97	8	253	4,357
Truro	3	....	....	839
Weymouth	36	1	21	3,117
Windsor	138	12	1,538	83,547
Yarmouth	213	20	4,289	39,882
Total	2,204	142	19,992	283,056

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst (Iles de la Madeleine)	17	....	....	627
Gaspé	35	1	447	2,055
Montréal	532	178	34,599	88,976
New-Carlisle	14	2	45	482
Percé	....	....	....	....
Québec	882	130	18,968	65,937
Total	1,480	311	54,059	158,077

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherstburg	2	....	....	121
Belleville	20	13	363	893
Bowmanville	4	....	....	752
Brockville	19	18	183	203
Chatham	29	18	621	1,518
Chippewa	3	1	236	153
Cobourg	4	1	15	311
Collingwood	71	69	7,414	5,483
Cornwall	4	4	250	162
Cramahe	2	....	....	278
Deseronto	19	13	931	1,412
Dunnville	1	1	86	57
Goderich	43	26	707	1,825
Hamilton	44	36	6,021	5,095
Kingston	161	73	6,932	23,393
Morrisburg	3	....	....	382
Napanee	1	....	....	122
Oakville	4	....	....	323
Ottawa	324	185	14,642	25,411
Owen-Sound	35	32	5,847	4,332
Picton	17	8	800	2,054
Port-Arthur	10	10	3,099	2,004
Port-Burwell	8	4	44	450

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Port-Colborne	6	2	95	681
Port-Dover	13	6	170	691
Port-Hope	62	36	1,840	5,512
Port-Rowan	4	1	168	491
Port-Stanley	7	7	1,164	739
Prescott	35	15	1,110	6,175
Sarnia	29	21	8,391	7,091
Saugeen	9	9	479	328
Saut-Sainte-Marie	22	19	683	970
Sainte-Catherine	95	53	7,508	13,427
Toronto	226	170	14,919	14,655
Wallaceburg	32	18	1,070	2,032
Whitby	3	....	....	514
Windsor	53	27	6,140	5,309
Total	1,424	896	91,928	135,349

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Charlottetown	174	21	4,043	15,812

PROVINCE DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
New-Westminster	91	72	5,112	6,996
Vancouver	60	54	6,082	4,252
Victoria	213	100	17,848	17,356
Total	364	226	29,042	28,604

PROVINCE DU MANITOBA.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Winnipeg	115	74	6,427	7,272

SOMMAIRE

Province	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Nouveau-Brunswick	923	115	8,373	103,584
Nouvelle-Ecosse	2,204	142	19,992	283,056
Québec	1,480	311	54,059	158,077
Ontario	1,424	896	91,928	135,349
Ile du Prince-Edouard	174	21	4,043	15,812
Colombie Anglaise	364	226	29,042	28,604
Manitoba	115	74	6,427	7,272
Grand total	6,684	1,785	213,864	731,754

ÉTAT COMPARATIF du nombre des navires et de la quantité de tonneaux enregistrés au Canada, le 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1897, les deux années comprises.

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick..	1 144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457	1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215
Nouvelle-Ecosse......	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579	3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911
Québec..	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399	1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1.830	224,936
Ontario...... ..	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761	958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998
Ile du Prince-Edouard	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547	322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410
Colombie Anglaise...	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479	51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296
Manitoba......	....	....	2	178	2	178	6	246	17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130
Total.........	6,930	1,158,3 3	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468	7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896

Provinces.	1882.		1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.	
Nouveau-Brunswick..	1,065	308,980	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332	1,013	218,873
Nouvelle-Ecosse.	3,026	546,778	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709	2,855	464,431
Québec..	1,754	215,804	1,739	216,577	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556	1,586	189,064	1,498	178,520	1,455	168,500
Ontario..	1,112	137,061	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,5[illegible]2	1,352	141,839
Ile du Prince-Edouard	248	41,684	241	49,446	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586	224	25,506
Colombie Anglaise...	84	7,687	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249	176	15,241
Manitoba..	23	2,783	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,871	69	5,744	77	6,091
Total..... ...	7,312	1,260,777	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642	7,153	1,040,481

Provinces.	1890.		1891.		1892.		1893.		1894.		1895.		1896.		1897.	
Nouveau-Brunswick..	981	209,460	969	193,193	946	181,779	1,010	156,086	1,003	136,257	975	122,417	964	115,506	923	103,584
Nouvelle-Ecosse.	2,793	464,194	2,778	461,758	2,731	425,690	2,715	396,263	2,710	371,432	2,683	343,356	2,669	317,526	2,204	283,056
Québec............	1,399	164,003	1,404	162,330	1,408	162,638	1,42[illegible]	161,121	1,427	160,590	1,454	158,776	1,469	158,649	1,480	158,077
Ontario..	1,312	138,738	1,345	138,914	1,347	141,750	1,370	146,665	1,480	148,525	1,508	148,609	1,525	146,522	1,424	135,349
Ile du Prince-Edouard	231	26,080	195	23,316	196	22,706	188	20,970	191	19,650	190	19,323	174	16,540	174	15,812
Colombie Anglaise...	196	16,024	246	19,767	298	23,448	315	24,900	336	26,455	346	25,988	363	26,622	364	28,604
Manitoba...	79	6,475	78	6,197	81	6,118	89	6,534	98	6,715	106	7,307	115	7,934	115	7,272
Total...... ...	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475	7,007	964,129	7,113	912,539	7,245	869,624	7,262	825,836	7,279	789,299	6,684	731,754

Havres et Navigation.

Liste des ports d'enregistrement de navires, ainsi que le nombre de nouveaux navires construits et enregistrés au Canada pendant l'année terminée le 31 décembre 1897.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Chatham	19	7	361	429
Dorchester				
Moncton				
Richibouctou				
Sackville				
Saint-André	5			76
Saint-Jean	9	4	1,098	1,233
Total	33	11	1,459	1,738

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst				
Annapolis	3			177
Arichat	3			158
Barrington	1			13
Canso				
Digby	1	1	4	2
Guysboro'				
Halifax	6	1	2	22
Liverpool	2			333
Lunenburg	8			721
Maitland				
Parrsboro'	12			1,803
Pictou	1	1	6	4
Port-Hawkesbury				
Port-Medway				
Pugwash				
Shelburne	4			414
Sydney	4			159
Truro				
Weymouth	1			134
Windsor	2	1	85	131
Yarmouth	6	2	114	188
Total	54	6	211	4,259

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherst (Iles de la Madeleine)	1			8
Gaspé				
Montréal	19	10	603	2,605
New-Carlisle				
Percé				
Québec	20	3	491	1,614
Total	49	13	1,094	4,227

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Amherstburg	.....	.....	.....	.....
Belleville	.....	.....	.....	.....
Bowmanville	.....	.....	.....	.....
Brockville	1	1	16	10
Chatham	.....	.....	.....	.....
Chippewa	.....	.....	.....	.....
Cobourg	.....	.....	.....	.....
Collingwood	5	5	226	145
Cornwall	1	1	20	13
Cramahe	.....	.....	.....	.....
Deseronto	.....	.....	.....	.....
Dunnville	.....	.....	.....	.....
Goderich	1	1	18	12
Hamilton	1	1	9	6
Kingston	4	4	89	61
Morrisburg	.....	.....	.....	.....
Napanee	.....	.....	.....	.....
Oakville	.....	.....	.....	.....
Ottawa	10	10	702	445
Owen Sound	.....	.....	.....	.....
Picton	1	.....	.....	341
Port-Arthur	2	2	21	13
Port-Burwell	.....	.....	.....	.....
Port-Colborne	.....	.....	.....	.....
Port-Dover	.....	.....	.....	.....
Port-Hope	.....	.....	.....	.....
Port-Rowan	.....	.....	.....	.....
Port-Stanley	.....	.....	.....	.....
Prescott	6	.....	.....	2,097
Sarnia	.....	.....	.....	.....
Saugeen	1	1	88	60
Saut-Sainte-Marie	5	5	205	119
Sainte-Catherine	2	2	91	62
Toronto	10	10	616	466
Wallaceburg	.....	.....	.....	.....
Whitby	.....	.....	.....	.....
Windsor	.....	.....	.....	.....
Total	50	43	2,101	3,850

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE EDOUARD.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Charlottetown	3	1	33	226

PROVINCE DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
New-Westminster	11	9	437	330
Vancouver	8	8	2,743	1,739
Victoria	7	7	668	360
Total	26	24	3,848	2,429

Havres et Navigation.

PROVINCE DU MANITOBA.

Nom du port.	Nombre total de navires à voiles et de steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des navires à voiles et des steamers.
Winnipeg	16	15	501	365

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	33	11	1,459	1,738
Nouvelle-Ecosse	54	6	211	4,259
Québec	49	13	1,094	4,227
Ontario	50	43	2,101	3,850
Ile du Prince-Edouard	3	1	33	226
Colombie Anglaise	26	24	3,848	2,429
Manitoba	16	15	501	365
Total	231	113	9,247	17,094

ÉTAT comparatif des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada les deux années

Provinces.	1874. Navires.	1874. Tonneaux.	1875. Navires.	1875. Tonneaux.	1876. Navires.	1876. Tonneaux.	1877. Navires.	1877. Tonneaux.	1878. Navires.	1878. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784
Québec	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,400
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382
Colombie Anglaise	5	276	....	......	1	121	2	204	2	45
Manitoba	..	....	....	....	....	....	3	48	1	15
	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873
A ajouter les nouveaux navires construits au Canada et partis pour le Royaume-Uni en vertu d'un permis du gouverneur sans avoir été enregistrés	6	7,746	....	....	3	2,721	2	1,943	1	663
A ajouter les nouveaux navires qui ont quitté Québec pour aller s'enregistrer en Allemagne	....	......	....	....	1	180	....	....	....	....
Total	496	190,766	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,536

Provinces.	1886. Navires.	1886. Tonneaux.	1887. Navires.	1887. Tonneaux.	1888. Navires.	1888. Tonneaux.	1889. Navires.	1889. Tonneaux.	1890. Navires.	1890. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792	35	5,572
Nouvelle-Ecosse	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645	150	33,907
Québec	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759	25	4,880
Ontario	52	2,075	66	2,994	62	5,095	45	3,259	41	4,917
Ile du Prince-Edouard	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503	12	2,008
Colombie Anglaise	8	154	9	376	18	448	12	840	15	876
Manitoba	3	98	8	439	1	11	8	548	7	218
	229	32,207	224	22,515	264	25,130	280	34,346	285	52,378
A ajouter les nouveaux navires construits au Canada et partis pour le Royaume-Uni en vertu d'un permis du gouverneur, sans avoir été enregistrés	....	....	....	....	....	....	....	....	...	.. ....
A ajouter les nouveaux navires qui ont quitté Québec pour aller s'enregistrer en Allemagne	....	....	....	....	....	.. ..	...	....	....	....
Total	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378

pendant l'année terminée le 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1897, comprises.

1879.		1880.		1881.		1882.		1883.		1884.		1885	
Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16,820	72	21,103	46	12,888	34	7,736
126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711	202	35,765	178	42,032	102	24,703
29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785	42	6,594	32	3,815	29	4,[illegible]56
42	2 464	44	3,610	54	5,111	55	4,369	34	4,311	58	4.446	45	4,569
20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508	17	5,343	21	5,189	11	1,707
5	788	....	....	2	85	8	1,631	5	849	15	675	6	648
....	....	1	100	3	116	1	289	2	125	37	3,366	13	320
265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113	374	74,090	387	72,411	240	43,179
....	....	....	....	....	....	1	1,029	....	....	....	....	....	....
....	.....	....	......	....	......	....	.....	....	......	....	....	....	......
265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142	374	74,090	387	72,411	240	43,179

1891.		1892.		1893.		1894.		1895.		1896.		1897.	
43	6,269	21	1,873	119	2,819	40	2,534	27	714	24	627	33	1,738
130	35,528	105	16,446	111	15,089	128	8,721	89	4,762	97	7,704	54	4,259
46	4,200	34	2,620	53	4,220	55	4,412	49	4,335	36	3,969	49	4,227
44	2,662	34	3,684	49	4,126	64	3,137	52	3,732	38	1,757	50	3,850
5	1,000	9	967	3	634	3	183	1	196	3	111	3	226
41	2,364	46	2,887	19	944	25	1,900	18	1,709	22	1,466	26	2,429
3	122	6	29[illegible]	8	608	11	356	14	822	7	512	16	365
312	52,145	255	28,773	362	28,440	326	21,243	250	16,270	227	16,146	231	17,094
....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	......
...	......	....	......	....	.....	.....	......	....	....	....	....	....	......
312	52.145	255	28,773	362	28,440	326	21,243	250	16,270	227	16.146	231	17,094

ANNEXE No 2.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 20 avril 1898.

A M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction des commissaires du havre de Montréal de vous transmettre sous pli, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, un état général des affaires de la commission pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Le revenu ordinaire net a été de $255,416.86, soit $2,714.90 de moins qu'en 1896. Cette légère diminution s'explique par le fait que les droits de quaiage perçus en mai et juin 1896 provenaient d'un tarif plus élevé, et si le tarif avait été le même pendant les deux années les chiffres de 1897 accuseraient une augmentation d'à peu près $10,000. Comme en l'année 1896, il y a de nouveau une augmentation dans le revenu des exportations, tandis que celui des importations accuse une légère diminution. Les dépenses pour l'administration, l'entretien, les réparations et l'intérêt, ont été de $222,097.52 net, donnant un excédent de $33,319.34 sur les dépenses d'exploitation. L'exécutif ayant découvert que les états financiers de la Commission n'avaient point pourvu jusqu'ici à l'intérêt sur les débentures du havre de même qu'à l'annuité de semestre payable à Mme Young en vertu de l'Acte des Commissaires, montants dus le 31 décembre, ces obligations pour les derniers six mois de 1897 ont été débitées dans les livres, indiquées dans l'état, et s'élèvent à $70,183. L'excédent du revenu pendant les derniers trois ans s'étant élevé à plus de $100,000, ce montant se trouve couvert, et à l'avenir le revenu annuel ne sera débité que de l'intérêt pour les douze mois pendant lesquels ce revenu deviendra acquis.

Les dépenses pour les nouveaux ouvrages et l'outillage se sont élevées pendant l'année à $156,751.04, sans compter $1,000 payés aux Sœurs de la Providence de la Longue-Pointe pour leurs droits à un quai de la Longue-Pointe, et $1,609.34 dépensés pour la construction d'une jetée de protection dans l'intérêt de la cité de Montréal, somme que cette corporation doit encore, de même que les montants dépensés de la même façon en 1895 et 1896, ou un total de $32,410.73, y compris $3,046.14 d'intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

D'après l'acte 59 Vict., ch. 10 le gouvernement du Canada a avancé à la commission la somme de $90,000, sur la garantie de débentures du havre de Montréal portant intérêt au taux de $3\frac{1}{2}$ pour 100 par année, dans le but de compléter une certaine partie du nouveau quai et du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, travail pour lequel la somme de $100,000 obtenue aussi du même emprunt a été dépensée pendant l'année précédente.

Les rapports ordinaires pour l'an dernier sur le district de pilotage de Montréal, sur la caisse des pilotes invalides de Montréal, et du capitaine du port, vous ont déjà été transmis, tandis que celui de l'ingénieur en chef sur les améliorations et l'entretien

du havre vous est transmis sous ce pli. D'après le rapport du capitaine du port, vous remarquerez qu'il y a eu une grande augmentation dans le nombre et le tonnage des navires océaniques et de l'intérieur comparativement à 1896 et aux années précédentes. Pour les premiers il y a eu augmentatien de 87 navires et de 162,534 tonneaux, ou 13⅓ pour 100 de plus, et pour les seconds 130,229 tonneaux, ou à peu près 13 pour 100 de plus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

État général des affaires pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Recettes.				Revenu.	Capital.
				$ c.	$ c.
Solde au 31 décembre 1897 :—					
Argent en caisse ....$			590 21		
Balance au crédit du compte courant à la banque de Montréal			48,697 84		
Balance au crédit du compte des coupons.			100 00		
Divers comptes à recevoir..............			34,766 57		
Valeur des matériaux			25,003 09		
Escompte sur débentures du port "H".			10,913 65		
do do "J".			13,449 38		
			$133,520 74		
A déduire—Dû à la cité de Montréal. ....$	1,372 91				
Intérêt du port sur coupons impayés....	617 50				
Au crédit du compte de caisse indéterminé..	8 08				
			1,998 49		
			$131,522 25		
Fonds des pilotes invalides de la cité de Montréal (en fidéicommis) : —					
Débentures du port de Montréal.....................	$46,000 00				
Fonds consolidé de la cité de Montréal..................	5,000 00				
Dépôt à la caisse d'éparg. de la cité de Montréal.	1,646 06				
			52,646 06	....	184,168 31
(Et montant dû par les commissaires du port de Montréal, $32.31), pour dépenses en moins à cette banque.					
Recettes.					
Du receveur des douanes de S. M., Montréal (voir *contra* pour les remboursements) :—					
Droits de quaiage sur effets à l'entrée..$			87,823 63		
do do à la sortie..			128,763 74		
				216,587 37	

Dépenses.		Revenu.	Capital.
		$ c.	$ c
Recettes du port, remise de droits de quaiage payés en plus ou payés deux fois..............		104 15	
Recet. du hav., change sur traite d'une banque des E.-U.		2 79	
do Mme John Young, pension		600 00	
Personnel administratif du havre, appoint. du président, rétribution des commissaires, salaire des employés, y comp. la nourriture d'un cheval (à part les appoint. du personnel des ingénieurs, $9,521.00, lesquels sont imputés aux divers travaux propo t. à leur coût)....		20,510 84	
Dépenses du port, taxes, éclairage, chauffage, etc. (voir *contra* pour crédit)............		4,951 76	
Impressions, papeterie, etc., annonces, matériel à dessin, etc. (voir *contra* pour crédit)..............		1,784 53	
Frais de voyage et autres..........................		191 61	
Frais d'avocat et de notaire, à part ceux du compte de pilotage, mais y compris la prime d'assurance contre les accidents de tous les employés)............		692 65	
Compte d. accidents, règlem. p. accid. aux employ. blessés		8 80	
Lumière électrique, *Citizens' Light and Power Co.*, en vertu de son contrat		5,010 88	
Inspection du port, sondages, examens, etc		974 25	
Dragage du port, nettoyage des bassins (voir *contra* pour crédit)..............................		2,397 90	
Réparations du port, entretien de quais et de chaussées (voir *contra* pour crédit)...........		46,366 64	
Intérêt sur débentures du port possédées par le public...............................$	100,880 00		
Intérêt sur débent. du port en mains d. gouv.	37,400 51		
Intérêt et escompte sur débentures du port "H" et "J", proportion pour une année.	925 60		
Intérêt, banque de Montréal, pour payer des coupons	247 10		
Intérêt sur découvert à la banq. de Montréal.	1,285 32		
		140,738 56	
Déboursés à compte du revenu pour l'année ordinaire...		224,335 36	
Mme John Young, six mois de pension au 31 décembre. .... $	300 00		
Intérêt du havre, six mois, dû au gouvernement fédéral le 31 décembre	20,825 00		

Du gardien de quais pour le trafic :—			
Droits de quaiage sur effets à l'entrée...	$ 6,205 22		
do do à la sortie..	2,106 06		
Commutation sur steamers..........	8,670 00		
Loyer de terrain p. empiler le bois de serv.	3,207 20		
do do la houille.	3,051 74		
do élévateurs à houille..	1,350 00		
do petits bureaux	1,308 38		
do balances.....	1,000 00		
do bois de chauffage..	633 35		
do hangar à foin..	83 20		
Loyer du bassin de Québec p. chaloupes.	50 00		
		27,665 15	
De la Cie de filature Dominion (à resp. lim.), loyer pour terrains du port à Hochelaga		250 00	
Emmagasinage des wagons du marché d. la cour du port.		2 75	
De la Cie de houille Dominion (à resp. lim.), balance du loyer p. l'espace employé pour les élévateurs à houille.		1,886 44	
De la Cie du ch. de f. Can. du Pac., loyer d. voies du port.		3,766 50	
De la Cie du ch. de f. Grand-Tronc, do		4,995 50	
De John Lee et fils, loyer d'une partie de la cour du port.		300 00	
Ligne de steamers Beaver, droits de quaiage à payer sur exportations..........		25 29	
De John Magor et fils, droits de quaiage à régler s. export.		42 01	
Total du revenu ordinaire....		255,521 01	
Au crédit du bassin de la pointe du Moulin-à-Vent, du dép. des ch. de fer et canaux, p. loyer du bateau portant la machine à forer, houille et explosifs.....			407 99
Au crédit des dépenses du port, montant reçu par le capitaine adjoint du port des propriétaires de wagons du marché pour les envoyer dans la cour du port (payé à même les dépenses du port)......	$ 3 50		
Du départ. de la marine et des pêcheries, p. poêle et tuyaux pour le sémaphore....			
		13 22	
Au crédit des impres., papeterie, etc., pour timbres-poste, etc., fournis à la caisse des pilotes inval. de Montréal		10 00	
Au crédit des dragueurs du port, cité de Montréal, pour dragage...	$ 737 50		
Département des ch. de fer et canaux, gages et dépenses du dragueur n° 4 dans le canal Lachine....	376 59		
Départ. des ch. de fer et canaux, gages des charpentiers, sciage de bois de service..	12 26		
Commiss. du havre des Trois-Rivières, usage du dragueur n° 1 pendant six jours...	100 00		

Intérêt du port, 179 jours d'intérêt acquis le 31 déc. s. débent. possédées p. le public. $ 48,058 00			
Acquis le 31 décembre 1897, mais payé qu'en janvier 1898....		70,183 00	
Port de Montréal, rémunération de l'ingénieur qui a déterminé les limites du port....			450 00
Bassin de la pointe du Moulin-à-Vent, dragage et minage (voir *contra* pour crédit)....			29,397 45
Quai du Moulin-à-Vent, caisson, rempliss. et macadam....			60,501 59
Outillage du port, annonce de vente d'un remorq.. $ 63 20			
do comm. des encanteurs s. la vente. 46 73			
	$ 109 93		
do rails en acier...	195 87		
do nouveau tour.....	126 71		
do nouvelles auges..	211 91		
do nouvelles latrines......	2,371 95		
do nouveau chalan.....	3,621 71		
			6,638 08
Construction de la jetée protectrice, matériel de dragage et dépôt sur remblais (voir *contra* pour crédit)....			8,336 88
Chemin de fer du port, nouvelles voies de garage.			14,065 91
Quai ouest de la Longue-Pointe, prolongement du.....			5,502 10
Sœurs de la Providence de la Longue-Pointe, pour tous leurs droits au quai....			1,000 00
Chenal des navires, dans la partie supérieure du port...			7,599 38
Quai de l'île, prolongement des pilotis....			4,763 60
Construction à Hochelaga....			9,246 82
Dragage du port....			13,627 21
La Cie de construct. et de pavage d'Ontario (à resp. lim.), dépôt fait en 1896 en garantie de la fidèle exécution du contrat pour fournit. de pierre à macadam. en 1897.			509 40
Frais de pilotage—services d'hommes de loi du 1er juil. 1896 au 31 déc. 1897 ; appoint. et dépenses de l'agent de Québec, etc., (voir *contra* pour le crédit).....			2,959 35
Caisse des pilotes invalides de Montréal :			
Pens. aux anciens pilotes et aux veuves. $ 5,589 84			
Audition de la caisse pour 1896 par MM Riddle et Common....	25 00		
Timbres-poste et papeterie..	15 80		
Remb. de la proport. p. cent payée de trop pend. la grève d. pilotes en juin.	139 02		
			5,769 66
Déboursés à compte du capital....			170,367 43
do revenu....			294,518 36
Total des déboursés....			464,885 79

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT général des affaires pour l'année terminée le 31 décembre 1897—*Suite*.

Balance et recettes		Revenu.	Capital.
		$ c.	$ c.
Garth et Cie, débris de cuivre, etc.	$ 43 42		
Cie manuf. Pillow et Hersey, ferraille	126 38		
P. Amesse, débris de fonte	74 31		
Petersen, Tate et Cie, dommage au dragueur	10 00		
J. et B. Grier, usage du chalan	12 00		
Sincennes-McN., ligne, serv. du remorqueur.	10 00		
		2,002 46	
Au crédit des réparations du port, des employés du port pour vieux bois, etc.	$ 2 55		
P. Amesse, pour débris de fonte	70 00		
Peck, Benny et Cie, ferraille, etc	35 46		
		108 01	
Au crédit de l'outillage du port, de la vente à l'encan du remorqueur *Emma Munson*.	$ 1,348 35		
Remb. de l'assur. non acquise sur ce remorq.	12 30		
			1,360 65
Au crédit de la construction de la jetée protectrice, de la cité de Montréal, sa proportion des frais pour travaux faits en 1897			1,609 34
Cité de Montréal, pour intérêt sur sa proportion du coût de la jetée protectrice pendant 1895 et 1896, jusqu'au 31 décembre 1897			3,046 14
Du gouvernement fédéral, en vertu de l'acte 59 Vic., ch. 10, solde de la dépense estimée dans la partie supérieure du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent			90,000 00
Au crédit du compte des cartes, pour cartes du chenal des navires vendues			165 75
Au crédit des frais de pilotage, 2 pour 100 de tous les droits de pilotage et divers	$ 1,801 77		
Amende pour infraction du règlement nº 81.	20 00		
Honoraire de permis d'un apprenti pilote	5 00		
Dép. de témoin d. une cause p. suite de collision	10 00		
			1,836 77
Pour le compte du fonds des pilotes invalides de Montréal, 5 pour 100 de tous les droits de pilotage et divers	$ 3,664 62		
Intérêt sur fonds placés	2,305 10		
			5,969 72

Dépenses			Revenu.	Capital.
			$ c.	$ c.
Solde le 31 décembre 1897 :—				
En caisse		$ 662 08		
Balance au crédit du compte courant à la banque de Montréal		19,649 32		
Balance au crédit du compte des coupons à la banque de Montréal		100 00		
Divers comptes dus comme suit :—Percepteur des douanes de Montréal	$1,034 97			
Département des chemins de fer et canaux	285 44			
Ligne de steamers Beaver.	25 29			
Cité de Montréal.	32,410 73			
Alexandre Riendeau	172 80			
L'agence Standard.	150 00			
J. et R. McLea	100 00			
John Magor et Fils	42 01			
Damase Naud	5 00			
		34,226 24		
Valeur d. matér. disponibles :				
Houille	2,601 21			
Pierre à macadam	1,031 10			
Bois de service	3,424 74			
Bois de construction	1,355 22			
Outill. de chantier de const.	3,923 79			
Outillage de l'atel. flottant	10,277 89			
do de chant. de port.	524 64			
		23,138 59		
Escompte sur débentures du port "H"	10,477 11			
Escompte sur débentures du port "J"	12,960 32			
		23,437 43		
		$101,213 66		
A déduire ce qui suit payable le 31 décembre 1897 :—				
Intérêt et pension comme ci-dessus	$70,183 00			

Recettes à compte du capital	288,564 67
Recettes à compte du revenu	257,654 70
	546,219 37

Coupons du port impayés	617 50		
Sœur de la Providence de la Longue-Pointe	1,000 00		
Comptes pour services d'hommes de loi *re* pilotage, etc	958 01		
		72,758 51	
		28,455 15	
Caisse des pilotes invalides de Montréal (en fidéicommis).			
Debentures du port et effets de la cité	$51,000 00		
Dépôt à la caisse d'épargne de la cité et du district	1,878 43		
		52,878 43	
			81,333 58
			546,219 37

Vérifié d'après rapport.

RIDDLE ET COMMON,

Auditeurs.

MONTRÉAL, 18 avril 1898.

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire

MONTRÉAL, 18 avril 1898.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX POUR L'AMÉLIORATION ET L'ENTRETIEN DU PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE 1897.

JOHN KENNEDY, M. INST. I. C., INGÉNIEUR EN CHEF.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 19 février 1898.

A M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire, commissaires du port de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information du bureau des commissaires du port, le rapport suivant sur les travaux faits dans le port de Montréal pendant l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1897.

NOUVEAUX OUVRAGES.

Les principaux ouvrages nouveaux de l'année sont:—la reconstruction et l'agrandissement du quai de l'ouest de la Longue-Pointe, la construction le long du rivage à Maisonneuve d'une levée pouvant faire partir de futurs quais, le prolongement de la voie de chemin de fer du port jusqu'à l'extrémité extérieure de la nouvelle jetée, section 43, à Hochelaga; le dragage de battures à différents endroits entre les quais et le chenal des navires à partir de Maisonneuve jusqu'à l'entrée du canal Lachine, l'agrandissement du quai de l'Ile, section 15, l'approfondissement du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent et l'achèvement du nouveau quai dans son extrémité supérieure et des 800 pieds de longueur sur le côté sud-est, la construction d'une levée en descendant du même côté du bassin jusqu'à l'extrémité d'en bas de façon à former partie des quais protégés, le prolongement de la jetée de protection jusqu'à moins de 300 pieds du pont Victoria, et l'élargissement du chenal des navires dans le port entre la jetée Victoria et le canal Lachine.

Les principaux détails sont les suivants:—

Sections 5 *à* 10, *Pointe du Moulin-à-Vent.*—Les travaux d'approfondissement et d'agrandissement du bassin et la construction d'un quai autour de son extrémité supérieure, en voie d'exécution à la fin de novembre 1896, ont été repris au printemps de 1897. On a commencé le 21 avril à draguer le bassin, le 24 à forer et miner, le 1er mai à élargir et niveler la levée du nouveau quai, et le 26 mai à construire le coffrage. Le dragage a été continué par un outillage d'une force diverse jusqu'à la fin de la saison, et avait pour but d'obtenir une profondeur nette de 25 pieds à l'eau basse, de 13 pieds sur le seuil de l'ancienne écluse (ou soit de 28 pieds à l'ancien calcul de 16 pieds 4 pouces sur le seuil) dans toute la largeur du bassin sur 1,000 pieds de sa longueur à l'extrémité supérieure, et dans 150 pieds de largeur (ou la moitié de la largeur du bassin) sur le reste de la longueur. A la fin de la saison cela était fait et il ne restait plus à enlever que des pierres détachées et quelques morceaux de peu de grandeur, ainsi qu'une étroite lisière le long du devant du quai sur le côté nord-ouest, que l'on a laissée pour soutenir le coffrage dont le fondement se trouve à un niveau plus haut que le fond du bassin que l'on est à former.

Havres et Navigation.

Le coffrage des nouveaux quais dans la partie supérieure du bassin a été terminé en août, et le nivellement et le macadamisage d'une longueur suffisante de la levée en arrière du quai sur le côté sud-est pour donner un mouillage de 300 pieds de longueur ont également été terminés, et ont été prêts à l'usage le 23 août. De bonne heure en octobre, on a terminé et rendu prêts à l'usage le reste des 800 pieds de levée, excepté les petits coins aux extrémités supérieure et inférieure d'arrière, qu'on a laissé pour recevoir la terre provenant des excavations de la ville, et ils étaient presque remplis à la fin de l'année. Une chaussée de chemin de fer a été faite sur le bord d'arrière ou côté sud-est de la levée principale et a été élevée de deux pieds au-dessus de cette levée, prête à recevoir les rails lorsqu'on en aura besoin. Le talus extérieur de la levée, qui est exposé au courant de la Pointe Saint-Charles, est presque tout protégé par du schiste cassé et des cailloux jetés à pierre perdue.

Les quais ainsi pratiquement terminés en 1897 ont été commencés en 1895; ils comprennent le prolongement du quai du côté nord-ouest jusqu'à la tête du bassin, une longueur de 290 pieds, le quai en travers de la tête du bassin, 246 pieds, et le quai sur le côté sud-est, 817 pieds, formant en totalité 1,351 pieds linéaires de nouveaux quais. La largeur du quai sur le côté sud-est du bassin est de 300 pieds en tout, ce qui donne une largeur libre d'environ 275 pieds entre le bord extérieur et la chaussée du chemin de fer. La hauteur du bord extérieur du nouveau prolongement du quai sur le côté nord-ouest est la même que celle de l'ancien quai contigu, et est de 106.50 pieds au-dessus de la donnée, ou 12½ pieds au-dessus de l'eau basse de 13 pieds sur le seuil; le bord extérieur de la nouvelle partie en travers de la tête du bassin s'élèvent de cette hauteur précédente de 12½ pieds sur le côté nord-ouest, à 16¼ pieds au-dessus de l'eau basse sur le côté sud-est. Les 800 pieds du quai neuf sur le côté sud-est sont faits à 16¼ pieds au-dessus de l'eau basse sur son bord extérieur, et s'élève à 20½ pieds au-dessus de l'eau basse sur son côté d'arrière, et sont portés à cette hauteur afin de fournir un endroit pour l'emmagasinage du charbon au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en hiver. La chaussée du chemin de fer est préparée pour une hauteur de 22 pieds 10 pouces depuis l'eau basse jusqu'au dessus des rails, afin de pouvoir avoir accès au charbon en tout temps excepté durant les inondations.

En conséquence de la faible étendue de quai en construction en 1897, il y a eu un excédent considérable de matériaux provenant du dragage dans le port à déposer en réserve.

On a utilisé en 1897 autant de cet excédent que les grues flottantes ont pu en déposer sans travail manuel, pour construire et agrandir la levée faite en 1895-96 le long du côté sud-est du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, sur la ligne du quai projeté entre la partie qu'on vient de terminer et l'extrémité d'aval du bassin. Outre qu'elle ait servie comme un dépôt de terres commode pour une quantité considérable de l'excédent des matières draguées, elle protège le bassin contre la débâcle de la glace des hauts-fonds de la Pointe Saint-Charles, et se trouve en position pour former partie du prolongement de quai projeté à l'extrémité inférieure.

Sa hauteur atteint en moyenne 30 pieds au-dessus de l'eau basse ; elle contient en tout environ 100,000 verges cubes, et le coût de la partie faite avec l'outillage des commissaires est d'environ $10,993.

Les quantités totales de remplage et de levées faites dans toutes les parties du bassin de la Pointe du Moulin à vent en 1897, et leur provenance, sont comme suit:—

	Verges cubes.
Des sections 5 à 10, Pointe du Moulin-à-Vent..	62,324
" 15 à 17, Bassin Dominion..........................	15,622
" 19, Bassin Bonsecours................................	2,913
" 25, Mouillage des navires............................	212
" 27, Haut-fonds Molson	4,604
" 27 à 32, Quais peu profonds......	3,881
" 40 à 44, Hochelaga (remplissage du chemin)...	450
Du chenal des navires dans le port	77,003
Bassin Elgin, et plate-forme de quai.........................	4,528
Total........	171,537

A la demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, une voie d'évitement de 2,000 pieds de largeur a été posée le long de la voie actuelle du chemin de fer sur le quai dans les sections 6 à 10, dans la dernière moitié de juin, et fut livrée à la compagnie du chemin de fer pour son usage en vertu du bail général. La nouvelle voie d'évitement est toute pontée en madriers de pruche de 4 pouces, et la pose de cette voie a exigé le changement de position de la voie existante et une bonne partie du macadamisage et du pontage s'y rattachant.

Le coût des divers ouvrages neufs au bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent en 1897 a été :

Dragage et pétardement dans le bassin	$28,657.09
Coffrage, quai, et coursiers de décharge..........	18,883.17
Remplage et levée des quais, chaussée du chemin de fer pour les nouveaux quais et le dépôt de terres sur le côté sud-est du bassin	41,618.42
Nouvelle voie d'évitement et changement à la voie existante...................	5,993.82
Total.......	$95,152.50

On a aussi dépensé pour les dragages et les dépôts à porter au compte des autres ouvrages où l'on a déposé les matériaux, $10,673.33.

Section 11.—L'approche au bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent a été agrandie et approfondie sur le côté sud-est à plusieurs endroits. Dépense, $332.37. Moitié des frais du dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où les matériaux ont été employés, $332.38.

Section 15.—Pour préparer le côté extérieur ou sud-est du quai de l'Ile pour l'avantage temporaire des grands navires, on l'a prolongé de 132 pieds sur pilotis, lui donnant une longueur totale de 442 pieds.

L'agrandissement a un solide plancher en bois appuyé sur des pilotis et recouvert de madriers de 4 pouces sur lequel peuvent passer de lourdes charges; il est de forme triangulaire, son aire de 8,255 pieds carrés, 132 pieds de longueur de front sur sa face extérieure, et 119 pieds sur sa face inférieure. La construction commença le 19 avril et fut terminée le 26 mai. Coût, $4,763.60.

Sections 16 et 17.—Plusieurs endroits entre le mouillage des steamers de la ligne Dominion et le chenal des navires ont été dragués jusqu'à la profondeur de ce chenal. Coût, $1,679,31. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des ouvrages où l'on a employé les matériaux, $1,663.18.

Section 19.—Le côté d'aval du bassin, et principalement son extrémité intérieure, a été approfondie au moyen de dragages. Coût, $343.15. Coût du dragage et des dépôts à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $343.14.

Section 25.—On a approfondi quelques petites battures entre le mouillage des navires et le chenal. Coût, $69.89. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $19.20.

Sections 25 et 26. Une partie de la voie de chemin de fer du Pacifique Canadien a été changée, et 707 pieds de voie neuve ont été posés en juin dernier, formant une augmentation de 1,042 pieds de voie disponible pour les wagons. Coût, $2,115.37.

Section 27.—L'eau profonde a été prolongée en aval jusqu'à 100 pieds en bas du coin du quai en eau profonde, et a aussi été élargie au moyen de dragages au commencement de l'été. Coût, $1,474.83. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter aux comptes des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $877.29.

Sections 27 à 32.—Le dragage du haut fonds en avant des quais dans 10 pieds d'eau, a été repris le 27 avril et s'est continué jusqu'au 12 août, lorsque l'on a retiré le dragueur pour l'envoyer au gouvernement fédéral, département des Travaux Publics. Dépenses en 1897, $4,375.29. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $1,084.55.

Sections 34 *et* 35.—Tard dans l'automne on a fait quelques ouvrages de dragage pour enlever les hauts-fonds entre le quai et le chenal des navires. Dépense, $849.57. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $193.92.

Sections 36 *à* 40.—Presque tous les hauts-fonds entre les quais en eau profonde et le chenal des navires ont été dragués jusqu'à la profondeur du chenal des navires, mais on n'en a pas encore fait l'épreuve pour s'assurer s'ils sont libres pour la navigation. Dépense, $4,835.17. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $315.61.

Sections 42 *et* 43.—De bonne heure cet été deux voies de chemin de fer ont été posées depuis les voies principales sur le quai du rivage jusqu'à l'extrémité extérieure de la nouvelle jetée. Elles ont été pontées toutes deux d'un bout à l'autre avec de la pruche de 4 pouces, et le pontage se continue aussi jusqu'à une certaine distance sur les voies du rivage. Les voies sur la jetée ont été fixées par deux boulons de $\frac{7}{8}$ de pouces à des racinaux placés à 3½ pieds en terre à 30 pieds de distance, afin de les empêcher d'être déplacées par les courants d'hiver et les glaces. La voie sur le côté d'amont de la jetée a été remise à la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc pour son usage, et celle d'aval à la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, en vertu des conditions de leurs baux généraux. Longueur totale des nouvelles voies, 2,839 pieds, ou 0·537 mille. Dépenses, y compris les changements et l'ouvrage sur les voies, principales, $5,954.89.

Sections 43 *et* 44.—L'espace entre les voies de chemins de fer et la limite de la propriété des commissaires a été rempli jusqu'au niveau du quai, principalement de dragages de roc schisteux, et la surface du quai ainsi que celle des chemins entre les voies et sur le côté opposé ont été macadamisées. Dépenses, $1,982.71.

Sections 40 *à* 45.—Quelques battures entre les quais et le chenal des navires ont été draguées, et le bassin sur le côté intérieur d'aval du quai a été approfondi et agrandi. Dépenses, $7,264.11. Partie des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $392.84.

Sections 48 *à* 51, *Maisonneuve.*—La partie des matières draguées qui n'a pu être placée aux divers endroits déjà mentionnés, a été déposée le long du rivage à Maisonneuve par les grues flottantes en position convenable pour former partie des futurs quais sur le rivage. Quantité déposée, 69,802 verges cubes. On n'a rien porté au compte de ces sections pour les matières draguées.

Longue-Pointe.—Le quai d'amont ou ouest vis-à-vis le lot cadastral 337, Longue-Pointe, récemment acheté de la communauté des Sœurs de Charité de la Providence, était, à la fin de la saison de travail, en voie de reconstruction et d'agrandissement. Le vieux quai était en coffrage, de 80 pieds de longueur de front, et à l'eau basse de 13 pieds sur le seuil d'écluse n'avait qu'environ trois pieds de profondeur en avant. Le dessus se trouvait à sept pieds au-dessus du niveau de l'eau basse et était par conséquent ordinairement submergé depuis l'ouverture de la navigation jusque vers le milieu de juin.

Le quai tel que reconstruit a un nouveau front en coffrage de 100 pieds de longueur sur le dessus, avec 13 pieds en contre-bas et 12 pieds de hauteur au-dessus du niveau de l'eau basse, et a un plan incliné de 18 pieds de large abaissé jusqu'à 6 pieds du niveau de l'eau basse, de sorte que les bateaux du fleuve peuvent commodément s'en servir en tout temps. Un nouveau chemin de 20 pieds de large et d'une pente facile reliera le quai à la rue publique la plus proche, qui se trouve à 300 pieds de distance. La reconstruction fut commencée le 20 octobre et fut arrêtée à cause du mauvais temps le 26 novembre. Lorsque l'on cessa les travaux, l'ouvrage en bois était fini, la plus grande partie du remplage et du chemin était faite jusqu'à sa pleine hauteur et largeur, et l'on avait livré à peu près assez de roc et de terre pour compléter le tout. Le quai est déjà prêt à l'usage, mais il reste encore à faire le régalage et le macadamisage du remplage et du chemin. Dépenses, non compris l'achat du vieux quai, $5,502.10.

Chenal des navires.—Le chenal des navires dans tout le port a été agrandi en draguant le côté de la batture de l'Ile vis-à-vis les sections 12 à 17, de manière à donner une largeur de 370 pieds vis-à-vis le quai de l'Ile, et laisser ainsi une largeur raison-

nable de chenal libre lorsque le quai est occupé par de gros navires et leurs allèges. Dépenses, $7,599.38. Moitié des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $7,599.37.

Un des dragueurs du chenal des navires, appartenant au département des travaux publics fédéraux, qui avait été mis à la disposition des commissaires du havre, a été tout l'été employé à l'approfondissement du chenal dans le port, depuis la section 17 jusqu'à la section 23, et depuis la section 32 jusqu'à la section 34, pour compenser l'extrême abaissement du niveau du fleuve dans ces dernières années.

Jetée de protection.—La jetée de protection a été, en août et septembre, prolongée de manière à réduire l'ouverture entre l'extrémité d'amont de cette jetée et le pont Victoria à 300 pieds de largeur à l'eau haute, après quoi l'extrémité de la jetée a été grossièrement mais solidement pavée de trapp choisi parmi celui dragué dans le bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, pour la protéger provisoirement contre l'action de la glace. Dépenses, y compris la construction et la démolition des chevalets et le montage et le démontage de l'outillage de travail, $8,336.88.

Les dépenses faites sur la jetée de protection jusqu'à la fin de 1896 ont été de	$297,708 80
Les dépenses en 1897 ont été de	8,336 88
Total jusqu'à la fin de 1897	$306,045 68
Moins :—	
Partie à payer par la ville jusqu'à la fin de 1896	$ 68,874 10
Partie à payer pour 1897	1,609 34
Total à payer par la ville jusqu'à la fin de 1897.	$ 70,483 44
Dépenses nettes de la part des commissaires du port.	235,562 24

Les quantités et espèces de matériaux placés sur la jetée en 1897 furent comme suit:

	Verges cubes.
Dragué du Bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, sections 5 à 10—Schiste et trapp et tuf dur	16,456
Dragué de l'approche de la Pointe du Moulin-à-Vent, sec- 11, schiste, trapp et tuf dur	2,020
Dragué du chenal des navires dans le port, tuf dur et gravier.	12,808
Dragué du mouillage des navires et des hauts-fonds en aval de la jetée Victoria, sections 20 à 25, vase, gravier et pierres	1,094
Total de verges cubes, mesurage sur chalans et en boîtes.	32,378

NOUVELLES LATRINES.

Section 6, *Pointe du Moulin-à-Vent.*—Une nouvelle latrine et une fontaine à boire ont été fournies et placées sur le quai, et reliées à une conduite d'eau de 8 pouces posée sur la rue Ogilvie, qui appartient aux commissaires, depuis la rue Mill jusqu'au quai.

Section 27.—Une nouvelle latrine, un abreuvoir, et une grue hydraulique pour emplir les voitures d'arrosage ont été faits et placés sur le quai et reliés à des conduites posées de l'Avenue Papineau au quai.

Section 29.—Une nouvelle latrine, un abreuvoir, et une grue hydraulique pour remplir les voitures d'arrosage ont été faits et placés sur le quai, et reliés à des conduites d'eau de 8 pouces posées sur la rampe à la prison pour alimenter une borne-fontaine au pied de la rampe.

Section 44.—Une nouvelle latrine, un abreuvoir et une grue hydraulique pour remplir les voitures d'arrosage ont été faits et placés sur le quai et reliés à une conduite d'eau de 8 pouces posée sur la rue Nicolet, depuis la rue Notre-Dame jusqu'au quai.

Les conduites d'eau de 8 pouces nécessaires pour relier les latrines aux conduites d'eau principales de la ville aux différents endroits, ont été fournies par le département de l'aqueduc de la ville, mais les dépenses se rattachant à leur posage ont été défrayées par les commissaires du havre.

Le coût de la confection, de l'installation et du raccordement des nouvelles latrines, des abreuvoirs et des grues hydrauliques, y compris une nouvelle latrine encore en mains pour l'usage futur, a été de $2,371.95.

RÉPARATIONS.

Le total des frais d'entretien et de réparation en 1897 a été de $46,258.63, le plus bas depuis 1885, ainsi qu'on le constatera par le tableau suivant :—

1875	$16,499
1876	35,711
1877	26,077
1878	18,974
1879	18,819
1880	17,330
1881	16,159
1882	27,962
1883	35,768
1884	44,869
1885	42,158
1886	64,989
1887	64,984
1888	49,520
1889	51,892
1890	56,380
1891	49,109
1892	72,175
1893	58,644
1894	75,455
1895	50,081
1896	55,211
1897	46,259

La débâcle des glaces de l'hiver commença par un mouvement dans le bassin de Laprairie le 1[er] avril. Le 2, des mouvements se produisirent dans le chenal principal près du pont Victoria, et une large ouverture le forma en aval du pont. Le 3, le mouvement se continua dans le chenal principal entre le pont Victoria et l'île Sainte-Hélène, et d'immenses morceaux de glaces furent jetés sur l'île Verte et la jetée Victoria. Un léger mouvement se produisit sur le côté de Saint-Lambert le 4, et le 5 l'ouverture dans le chenal principal en aval du pont Victoria s'agrandit jusqu'à environ un mille de longueur. Dans la nuit du 5 au 6, le champ de glace sur les hauts-fonds de la Pointe Saint-Charles se mit en mouvement, par l'effort de l'eau passant à travers l'ouverture à la tête de la jetée de protection, et entra de force dans le bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, le remplissant complètement, et en même temps des poussées se produisirent entre l'île Sainte-Hélène et la jetée de protection, et des monceaux de glace s'entassèrent à la tête de l'île. Les hauts-fonds de la Pointe Saint-Charles était tous libres de glace dans la journée du 6, jusque dans l'après-midi, lorsque de grandes quantités de glace descendirent du bassin de Laprairie, remplissant d'abord le chenal principal, et ensuite tournant à travers l'ouverture à la tête de la jetée de protection, remplirent les hauts-fonds de la Pointe Saint-Charles. Vers 8 heures du soir, la glace qui s'était entassée sur les hauts-fonds se détacha et se fraya de force un passage dans le champ de glace entre l'entrée du canal et la jetée Victoria, fendant le champ de glace en plusieurs endroits, et en poussant une partie contre la jetée de protection et l'autre contre les quais. Au premier abord on supposait que les apparences semblaient indiquer que la partie inférieure du champ de glace avait un peu refoulé en amont, mais un examen plus soigneux demontra que toutes les parties du champ avait descendu en aval et de côté. La flotte de dragage du port a été, par la poussée du 6, déplacée d'environ 300 pieds vers les quais de la ligne Allan, et quelques-uns des dragueurs ont été considérable-

ment écartés les uns des autres. Deux chalans et le bras d'une grue ont été endommagés, mais pas gravement. Jusqu'à ce moment l'eau avait varié entre 26 et 29 pieds au-dessus du seuil de l'écluse, mais immédiatement après 11 heures du soir, elle s'éleva soudainement jusqu'à 33 pieds 8 pouces, le point le plus élevé de l'année, après quoi le niveau varia en abaissant sa moyenne, et le 13 les quais étaient à sec.

Vers 9 heures dans la matinée du 8, une légère poussée eut lieu à l'intérieur et à l'extérieur de la jetée de protection.

Des morceaux de glace venant du bassin de Laprairie, et de la glace brisée, venant apparamment du lac Saint-Louis, continuèrent à descendre les 9, 10 et 11, parfois remplissant temporairement l'ouverture dans le chenal entre le pont Victoria et le courant Sainte-Marie, mais ne produisant aucune élévation considérable du niveau de la rivière. Dans l'après-midi du dimanche, 11, la plus grande partie du bassin de Laprairie était libre et le chenal était ouvert jusqu'à Hochelaga, l'eau s'était abaissée à 27½ pieds sur le seuil et tout risque d'inondation ou d'une autre poussée considérable était passé.

Le 16, le bassin à l'intérieur de la jetée de protection était suffisamment libre pour permettre de faire sortir le remorqueur des commissaires qui avait passé l'hiver dans le bassin, et le lendemain, 17 avril, le fleuve était assez libre pour permettre aux bateaux passeurs Hochelaga et Longueuil de quitter leurs quartiers d'hiver à Boucherville et d'entrer dans le port.

De très grandes quantités de glaces furent laissées sur tous les quais du port à partir de la jetée Victoria en descendant, et depuis la jetée en amont il y avait des étendues de glaces et de petites poussées. Voici des mesurages à la grosse, des quantités laissées à différents endroits :—

Sections 12 *et* 13, *quais de la ligne Allan.*—Deux cents pieds par 25 pieds, d'un à six pieds, moyenne trois pieds d'épaisseur : 550 verges cubes.

Sections 15 *à* 17.—Sur le quai du rivage, 1,400 pieds de long sur 120 pieds, d'un à six pieds, moyenne trois pieds d'épaisseur ; sur la jetée, 120 pieds sur 200 pieds sur 2½ pieds, ou 20,900 verges cubes en tout.

Section 18.—Cinquante pieds par 50 pieds à 5 pieds, et 300 pieds par 90 pieds à 3½ pieds, et 160 pieds par 50 pieds à 3 pieds ; en tout, 14,700 verges cubes.

Section 19.—Toute la surface de la jetée, 300 pieds par 100 pieds à 3 pieds ; 3,300 verges cubes.

Section 20, *jetée Victoria.*—Le prolongement d'aval de la jetée était couvert de 2 à 10 pieds d'épaisseur de glace, moyenne 6 pieds par 900 pieds sur 150 pieds; 30,000 verges cubes.

Sections 20 *à* 23.—Quai du rivage, 1,900 pieds sur 180 pieds, de 2 à 6 pieds, moyenne 4 pieds d'épaisseur, 47,300 verges cubes.

Sections 23 *à* 20.—Longueur totale 1,900 pieds par 180 pieds, de 2 à 6 pieds, moyenne 4 pieds d'épaisseur ; 47,300 verges cubes.

Sections 24 *à* 26.—1,800 pieds par 130 pieds, de 2 à 10 pieds, moyenne 6 pieds d'épaisseur ; 48,000 verges cubes.

Sections 27 *à* 29.—1,600 pieds sur 110 pieds, de 2 à 8 pieds, épaisseur moyenne 5 pieds, 32,600 verges cubes.

Sections 30 *à* 33.—1,900 pieds sur 35 pieds, de 4 à 6 pieds, moyenne 5 pieds d'épaisseur ; 12,300 verges cubes.

Sections 34 *à* 37—2,150 pieds par 35 pieds, de 2 à 4 pieds, moyenne 3 pieds d'épaisseur ; 8,400 verges cubes.

Section 38 *à* 43.—Quais du rivage, 2,900 pieds par 60 pieds, de 4 à 8 pieds, épaisseur moyenne 6 pieds; 58,500 verges cubes. Tout le côté d'amont de la jetée était couvert d'un entassement de glace de 4 à 20 pieds d'épaisseur, sur 60 pieds de largeur, et le reste de la jetée était couvert de morceaux de glace de trois pieds d'épaisseur; 860 pieds par 60 pieds, de 12 pieds, et 860 pieds par 120 pieds, de 3 pieds ; 34,800 verges cubes en tout.

Section 40.—850 pieds par 40 pieds, de 2 pieds d'épaisseur ; 7.500 verges cubes Quantités totales de glace laissées sur les quais, tel que ci-dessus, 345,350 verges cubes.

L'enlèvement de la glace des quais aux emplacements des hangars à marchandises, et où c'était urgemment nécessaire, à été commencé par les employés des commissaires le 13 avril et fut terminé autant que c'était nécessaire le 27. Coût, y compris 5 jours d'ouvrage par la grue flottante, $2,674.32.

Lorsqu'on eût enlevé la glace, on trouva que le remplage de terre sur le quai aux tours à charbon, section 37, avait été enlevé jusqu'à une profondeur d'environ 15 pieds, sur une longueur de 135 pieds et une largeur de 50 pieds. Une partie considérable des pièces de dessus et du plancher du quai dans la section 40, avait été endommagée par la glace mouvante, et quelques-unes des pièces de bois sur le côté d'amont de la jetée, section 46, avaient été enfoncées par la poussée des glaces. La partie inférieure des chevalets temporaires à l'ouverture à travers la jetée de protection avait aussi été considérablement endommagée par la poussée des glaces, mais l'outillage de travail, qui avait passé l'hiver à l'endroit ordinaire sur la jetée elle-même, n'a pas été touché.

Ci-suit un relevé des principales réparations faites durant l'été :—

Section 6.—Un nouveau trottoir en madriers a été posé sur la rue Ogilvie, depuis la rue Mill jusqu'au quai.

Sections 13 *et* 14.—Les madriers du couronnement, du dessus et de la face du coffrage, ont été en grande partie renouvelés.

Le dépôt du grand égoût qui se décharge dans le bassin Elgin s'était accumulé depuis 1895, et il fut, par arrangement avec la ville et à ses frais, dragué peu après la débâcle des glaces et avant l'arrivée des navires. Dépenses, $737.50, remboursés par la ville.

Section 15.—De bonne heure en été un éboulis considérable des ouvrages en terre du quai de l'île se produisit à l'extrémité intérieure d'amont, en arrière des ouvrages en pilotis et sous le hangar de la Compagnie de paquebots Hamburg-American. Des réparations furent faites en changeant le rang de devant de pilotis ouverts en pilotis fermés, et en attachant la tête des pilotis au moyen de longs tirants de manière à résister à la pression du pied du talus en terre, et en consolidant l'éboulis au moyen de remplage en roche schisteuse, après quoi on a reconstruit le recouvrement en bois.

A l'extrémité d'amont du bassin, le recouvrement en bois sur environ 35 pieds de longueur du quai de pilotis a été renouvelé au commencement de l'été. Une partie contiguë du quai de pilotis, vieux d'environ 20 ans, était devenue bien détériorée, et environ 115 pieds de sa longueur ont été, après la clôture de la navigation, renouvelés jusqu'au niveau de l'eau basse. Dépenses de ces réparations, $2,360.51.

Une partie du coffrage de la face extérieure du quai de l'île, qui s'était affaissée en dehors de la ligne vers la fin de l'été, a été, lors de l'enlèvement du hangar après la clôture de la navigation, consolidée par le passage de onze tirants, de 1½ pouce de diamètre, placés à 8½ pieds de distance et s'étendant jusqu'à des corps morts à 50 ou 60 pieds en arrière. Dépenses, $354.66.

Sections 15 *à* 17.—On a dragué aux mouillages des navires un certain nombre de hauts-fonds formés en grande partie de cendres et de déchets. Coût, $315.04. Moitié des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $315.04.

Section 16.—L'abreuvoir en bois a été remplacé par un autre en fer sur une nouvelle fondation en béton et avec nouvelles conduites d'eau. Coût, $311.91.

Section 20.—La grande plateforme servant aux tombereaux pour décharger de la terre dans les chalans a été construite et entretenue comme d'ordinaire, mais elle a été exclusivement réservée pour recevoir les gratures des quais.

Le coffrage de la face d'aval de la projection triangulaire de la jetée Victoria était devenu affouillée et projetait en dehors à tel point qu'il était en danger de tomber. On l'a réparé en attachant les caissons au moyen de longs boulons à ancre et en battant seize pilots en avant, et en reconstruisant et élevant les pièces de dessus jusqu'au niveau convenable. Coût, $2,239.38.

Une autre partie du coffrage de la face extérieure de la jetée Victoria, près de l'extrémité inférieure, s'était tassée en avant, et fut, après la clôture de la navigation, attachée en arrière au moyen de longs boulons à ancre. Coût, $454.65.

Sections 22 *et* 23.—Quelques hauts-fonds près du quai, causés par l'accumulation de sable, de gravier et de déchets, ont été dragués. Coût, $80.40. Moitié des frais de dragage et de dépôt à porter au compte des autres ouvrages où l'on a employé les matériaux, $80.40.

Section 25.—On a trouvé qu'une partie du remplage du quai était tombée dans le fleuve à la jonction de l'ancien coffrage et du nouveau aux extrémités de l'ancien bassin. L'ouverture à l'extrémité inférieure fut bouchée et le coffrage renforcé au moyen du battage de 35 pilots en avant, et celle de l'extrémité supérieure en enfonçant 15 pilots, après quoi on a renouvelé une partie considérable du couronnement et des madriers supérieurs du quai. Coût, $1,750.46.

Section 34.—Environ 200 pieds linéaires du coffrage du quai qui s'étaient tassés en dehors, ont été renforcés par dix-sept tirants de 1½ pouce de diamètre, et d'environ 50 pieds de long, après quoi on a renouvelé le dessus du quai et on l'a élevé au niveau convenable. Coût, $1,726.40.

Section 36.—Durant l'hiver une partie du coffrage du quai aux tours à charbon s'était affouillé et le remplage en terre du caisson s'écoula jusqu'à une profondeur de 15 pieds, sur une longueur de 135 pieds et une largeur de 50 pieds. On a fait les réparations en enfonçant une rangée de 56 pilots en avant du coffrage, et les attachant en arrière avec des boulons à ancre de 2½ pouces de diamètre sur 60 à 65 pieds de long, et en emplissant l'affaissement avec de la pierre. Coût, $2,569.25.

Section 40.—Le dessus du quai a été endommagé par la glace d'hiver, et des réparations ont été faites en renouvelant une partie considérable des pièces de dessus du tablier et du couronnement. Coût $983.61.

Section 46.—A plusieurs endroits sur le côté d'amont de la jetée, sur une longueur totale d'environ 60 pieds, et à envion deux pieds du sommet, un ou deux rangs des pièces de devant furent enfoncés par la poussée de la glace. Le remplage du caisson sur le côté d'amont s'était tassé en plusieurs endroits, et le tablier du coffrage en général, bien que terminé seulement en 1891, était devenu bien pourri. Tous les défauts ont été réparés et la jetée mise en bon état. Coût, $846.50.

Longue-Pointe.—Le quai de l'est, bâti par les commissaires en 1878, a été parfaitement réparé. En moyenne deux rangées de pièces du coffrage ont été renouvelées, tous les madriers et le couronnement furent renouvelés, les poteaux d'amarrage en bois ont été remplacés par des poteaux en fer, et le dessus du quai et le chemin d'approche ont été en grande partie macadamisés à neuf. Coût, $417.40.

Réparations générales.—Des réparations ordinaires ont été faites aux quais partout où c'était nécessaire, et les ouvrages en bois ainsi que les chemins ont été entretenus en bon état. On a examiné les attaches des vieux poteaux d'amarrage dans tout le port, et les boulons et ancrages ont été renouvelés partout où on les a trouvé défectueux.

De la pierre à macadam, au montant de 394¼ toises, a été utilisée pour l'entretien des chemins et a été distribuée comme suit:

	Toises.
Sections 5 à 10	62½
Sections 12 à 20	116¼
Sections 21 à 30	170¼
Sections 31 à 40	41½
Sections 41 et 42	¼
Réparations du quai de la Longue Pointe	2½
Total	393¼

L'ouvrage ordinaire de l'enlèvement des poteaux d'amarrage là où ils n'étaient pas protégés par la jetée de protection, l'enlèvement des abreuvoirs et des latrines, et la mise en sûreté des matériaux, ont été faits entre le 25 et le 30 novembre.

Havres et Navigation.

OUTILLAGE DE DRAGAGE ET DRAGAGE.

L'outillage de dragage employé en 1897 était celui qui appartient aux commissaires du havre, et se compose de six dragueurs à cuiller, cinq grues flottantes, une grue double sur terre, un bateau de forage et de pétardement, trois remorqueurs, vingt-cinq chalans plats, et un atelier flottant, tel que détaillé dans le tableau annexé.

La grue n° 3 a hiverné dans la cale sèche du gouvernement dans le canal Lachine, durant l'hiver de 1896-97, afin de pouvoir la réparer. Tous les autres bateaux de la flotte de dragage ont hiverné dans le port, près de l'entrée du canal, afin d'éviter les retards et les dépenses, ainsi que les risques de dommages en touchant terre, ce qui arrive lorsqu'ils hivernent dans le canal. Les navires qui ont hiverné dans le port, ont été considérablement déplacés comme ensemble, et écartés les uns des autres, par le mouvement des glaces venant des fonds de la Pointe Saint-Charles, tel que déjà décrit.

La grue n° 4, qui heurta le bateau de forage, éprouva quelques dommages à ses tirants de boute-hors et à sa plaque-tournante, et deux des plus vieux chalans furent aussi endommagés en même temps, mais n'éprouvèrent pas d'autres avaries.

Les réparations d'hiver aux coques et aux machines de la flotte de dragage ont été faites par les propres hommes des commissaires, à l'exception des ouvrages de fonderie et quelques gros ouvrages de machinerie et de forge qui ont été faits dans les boutiques du voisinage.

Voici quelles ont été les principales réparations :—

Dragueur n° 1.—Une nouvelle roue dentée principale et deux roues dentées intermédiaires, nouveau pignon sur l'arbre à manivelle de la machine principale. Le registre de vapeur de la machine tournante changé de manière à fonctionner à l'aide d'un levier indépendant ; renouvelé les supports de la chaudière, nouveaux tubes à l'appareil de chauffage ; posé une plaque de fondation à l'avant pour recevoir le tuyau conducteur de la chaîne-cylindres à vapeur plus grand posé à la caisse de frottement des godets. Dragueur mis sur la cale sèche en été ; on a renouvelé environ la moitié du bordage extérieur et environ 40 couples de côté, qui étaient très pourris, principalement à l'arrière de la coque ; renouvelé environ un quart de plancher du pont ; les attaches des poteaux d'ancrage ont été rivées de nouveau, et de nouvelles plaques de frottement posées sur les poteaux d'ancrage ; renouvelé un poteau d'ancrage de devant.

Dragueur n° 2.—Roue dentée intermédiaire neuve ; roue dentée en fonte du tambour du poteau d'ancrage d'arrière renouvelée par une autre en acier ; nouveaux supports pour l'arbre des freins des tambours de levage ; nouveau coussinet pour le tambour registre de vapeur de la machine tournante changé de manière à fonctionner à l'aide d'un levier indépendant ; posé une plaque de fondation à l'avant pour recevoir le tuyau conducteur de la chaîne ; nouvelle plaque de godets d'un seul morceau en fonte d'acier, avec soupape Canan ; nouveaux tirants pour les coulisses des poteaux d'ancrage ; nouvelle penture pour le poteau d'ancrage inférieur ; nouveaux daviers pour la petite chaloupe.

Dragueur n° 3.—Roue dentée intermédiaire neuve, roue dentée en acier du tambour du poteau d'ancrage d'arrière remplacée par une autre en fonte ; nouveaux supports pour l'arbre des freins des tambours de levage ; nouvelles bandes de frottement pour les tambours des poteaux d'ancrage ; posé une plaque de fondation à l'avant pour recevoir le tuyau conducteur de la chaîne, nouveau rouet posé à la partie supérieure du boute-hors ; nouvelle poulie posée sur le sommet de chacun des poteaux d'ancrage de devant, caisse de frottement des godets renouvelée en acier ; nouvelle plaque de godets d'un seul morceau en fonte d'acier, avec soupape Canan ; nouveau poteau d'ancrage à l'avant et à l'arrière ; nouveaux daviers pour la petite chaloupe.

Dragueur n° 4.—Ouvrages en bois du boute-hors entièrement refaits à neuf ; nouvelle roue d'engrenage sur le tambour principal ; roue dentée neuve sur le tambour d'arrière ; arbre à manivelle de la pompe à vapeur renouvelé ; réparé et boulonné de nouveau le poteau d'ancrage de devant.

Grue n° 6.—Pont calfaté en avant et en arrière ; nouveau poteau d'ancrage à l'arrière ; nouvelle roue d'engrenage sur le tambour de levage ; deux

nouvelles poulies pour la chaîne de levage; coudes en fer malléable aux tuyaux à vapeur à la place de ceux en fonte de fer. Dans la mise à flot et le levage du dragueur, en octobre, plusieurs des parties les plus faibles et les plus exposées furent endommagées ou détruites. Des réparations complètes furent faites, entre autres: calfater la coque sur la cale sèche; renouveler le pont supérieur et près de la moitié du logement; charpente en **A** et tirants réparés; nouveau poteau d'ancrage de devant; nouvelle plaque tournante; tuyaux à vapeur en partie renouvelés; machine et appareils examinés et réparés en général.

Dragueur n° 7.—Nouvelle roue d'engrenage sur le tambour de levage; nouveau rouet en haut du mât; grosses réparations à grands et petits godets; nouveau poteaux d'ancrage d'arrière et réparé les autres; renouvelé le plancher du pont à l'arrière, et pont calfaté partout.

Grue n° 3.—Hiverné sur la cale-sèche et coque calfatée; réparé le poteau d'ancrage de devant.

Grue n° 4.—Deux nouvelle roues d'angle pour l'appareil du poteau d'ancrage; nouveau segment posé à la plaque tournante; réparé les tirants du boute-hors; plancher de l'arrière en partie renouvelé; pont calfaté en avant et en arrière.

Grue n° 5.—Nouvelle plaque de pont pour le cabestan à vapeur; pont calfaté à l'avant et à l'arrière.

Grue n° 6.—Pont calfaté à l'avant et à l'arrière; nouveau poteau d'ancrage à l'arrière.

Grues n°s 4, 5 et 6, en commun.—Deux cuillers articulées munies de rebords neufs; poteau d'ancrage de rechange fait pour chaque grue.

Remorqueur St. Peter.—Vieux gouvernail en bois remplacé par nouveau gouvernail en acier à lame simple; pont calfaté à l'avant et à l'arrière; mis sur la cale-sèche en été, et le plancher tout calfaté et doublage en fer renouvelé.

Remorqueur St. Louis.—Grosses réparations à la pompe à vapeur; pont calfaté partout.

Remorqueur Aberdeen.—Remodelé le tiroir régulateur de la machine du gouvernail; grillage à rouleaux breveté New-England posé à la place du grillage ordinaire; nouveau jeu de lames de propulseur pour en remplacer un autre brisé par accident en service; cabine et gaillard d'avant munis de serpentin de chauffage à l'eau chaude.

Bateau de forage.—Un foret à vapeur presque entièrement renouvelé; nouveaux anneaux de piston, roues dentées rayées et réparations générales à trois forets; nouveaux tuyaux à vapeur à télescope pour chacun de trois forets; nouvelle soupape fonctionnant dans trois sens du bélier hydraulique pour traverser les cadres des forets; tuyaux aspirants des pompes à vapeur changés et rendus indépendants; réparé les chaudières.

Nouveau bateau d'épreuve.—Le chalan muni d'une barre en dessous de lui, dont on se servait depuis un grand nombre d'années pour éprouver la profondeur d'eau libre pour la navigation dans le port, était devenu si vieux et si détérioré qu'il était impropre au service. Un nouveau bateau d'épreuve fut donc construit aux ateliers des commissaires, ayant deux chalans de 73 pieds 3 pouces de longueur 14 pieds de largeur, et trois pieds 1 pouce de profondeur en tout, placés à 16 pieds l'un de l'autre et pontés. En travers, au-dessous de chaque chalan, se trouve une barre de trente pieds de longueur, supportées et fixées en avant et en arrière par des câbles en fil métallique actionnés par des tambours de vindas de manière à ce que chaque barre puisse être fixée à n'importe quelle profondeur voulue, remontées à bord ou abaissées à volonté. Les deux barres, lorsqu'elles sont en usage pour les épreuves, sont maintenues bout à bout à la profondeur requise, et elles éprouvent ainsi une largeur de fonds de 60 pieds à chaque voyage. Une chambre pour le gouvernail et les cartes, de 11 pieds sur 7 pieds neuf pouces, est placée à 14 pieds 3 pouces au-dessus du pont, de manière à laisser un champ libre pour les observations, et dans cette chambre se trouvent 4 index indiquant la hauteur de toute élévation des barres lorsqu'elles frappent un obstacle. Le bateau d'épreuve est mû et gouverné par un remorqueur dont la proue est fermement maintenue dans une enclave dans la partie de derrière de l'espace entre les chalans. La vapeur qui actionne les tambours des vindas est fournie par la chaudière du remorqueur par le moyen de boyaux. Coût, $3,621.71.

Havres et Navigation.

La chaudière du remorqueur *Emma Muncon*, construite en 1873, était devenue si détériorée qu'elle était impropre au service depuis 1896. La machine était en bon état, mais d'ancien modèle et de faible puissance. La coque en bois était bien pourrie et son entretien était dispendieux. On décida donc de vendre ce bateau tel qu'il était, ce que l'on fit aux enchères publiques le 20 août, et la Compagnie Sincennes McNaughton l'acheta pour $1,335.

La flotte de dragage a été desservie durant l'été par les remorqueurs *St. Peter*, *St. Souis* et *Aberdeen.*

Le dragueur n° 3 a commencé à travailler le 21 avril, le n° 1 a commencé le 22, le n° 2 le 23, le n° 4 le 24, et les n°s 6 et 7 le 27.

Le dragueur n° 6 fut accidentellement coulé dans le courant Sainte-Marie vis-à-vis la section 57, le 16 septembre, et avant qu'il fut de nouveau en état de travailler le conseil autorisa la cessation du travail de la saison par les trois petits dragueurs. Le dragueur n° 6 cessa donc ses opérations de l'année le 16 septembre. Le n° 4 termina ses opérations le 22 septembre, et le n° 7, dont on avait besoin pour les travaux à la Longue-Pointe, fut arrêté le 30 octobre. Les trois grands dragueurs n°s 1, 2 et 3, terminèrent leur service le 24 novembre. Les trois grandes grues fut employées pendant tout l'été, mais les deux petites ne furent en service que pendant une partie de la saison.

A la clôture de la navigation, les petits dragueurs n°s 4, 6 et 7, les petites grues n°s 2 et 3, le bateau de forage, la sonnette et les six chalans, qui étaient tous d'un faible tirant d'eau, furent mis en hivernage en 1897-98 dans le plus grand bassin du canal Lachine, en aval du pont de Black, et le reste de la flotte, se composant des grands dragueurs n°s 1, 2 et 3, des grandes grues n°s 4, 5 et 6, des remorqueurs *St-Peter*, *St-Louis* et *Aberdeen*, du bateau d'épreuve de l'atelier flottant, et de vingt chalans furent mis en hivernage dans le port près de l'entrée du canal.

Le nombre total de jours pendant lesquels les dragueurs ont fait le service, en comptant chaque jour à part les dimanches, depuis le commencement de leurs travaux au printemps, a été :—

—	Port de Montréal, jours de travail.	Autres jours d'ouvrage.	Total de jours.
Dragueur n° 1	142	42	184
do n° 2	183	......	183
do n° 3	184	......	184
do n° 4	125	15½	140½
do n° 6	119½	1½	121
do n° 7	100	50	150
Total	853½	109	962½

Le bateau de forage a commencé son service le 24 avril, arrêta le 11 avril, et resta inactif jusqu'au 27 août, et repris son service à cette dernière date et le continua jusqu'au 25 novembre. Sur le temps de service, comprenant tout à part les dimanches, il passa 153 jours en service dans le port et 15½ jours ailleurs, formant un total de 168½ jours de service de 11 heures par jour.

Les dragueurs ont travaillé le jour seulement, sur un temps nominal d'ouvrage de 10 heures par jour. Donc, les 509 jours que représente le total des trois grands dragueurs leur donnent un total de 5,098 heures de service nominal ; mais le temps réel de service, après avoir déduit le temps perdu pour les réparations, pour changer de positions, par la détention par les navires, pour attendre les chalans, et pour toutes autres causes, se trouve réduit à 4,125¼ heures, ou une moyenne de 81.05 pour 100 des heures nominales de service.

Compris dans les 509 jours de service des grands dragueurs se trouvent 3¼ jours pour le n° 2, et 3¾ jours pour le dragueur n° 3, pendant qu'ils étaient occupés à renflouer le dragueur n° 6, et le coût de ces travaux est compris dans les dépenses de l'année de ce dernier dragueur.

Les trois dragueurs plus petits ont eu un total de $344\frac{1}{2}$ jours de service ensemble, et leur temps nominal ensemble a été de 3,445 heures. Leur temps réel de service a été de 2,834 heures, ou une moyenne de 82.27 pour 100 du temps nominal de service.

Les dépenses pour toute la flotte, à l'exception du bateau à forer, se sont chiffrées par $68,210.95, et ceci représente comme d'habitude le coût total du service du matériel et des machines, y compris les réparations, l'équipement, le combustible, les gages, les salaires, l'administration, les assurances et tous les autres déboursés, sauf l'intérêt sur le capital et la dépréciation du matériel.

Les frais d'entretien et de service des trois grands dragueurs, y compris la proportion du coût de l'entretien et du service des remorqueurs et des allèges qui leur est imputable, ont été de $32,185.38, soit une moyenne de $64.18 par jour pour chacun d'eux, et les dépenses du même chef pour les trois petits dragueurs ont été de $18,925.61, soit une moyenne de $54.93 par jour pour chacun d'eux.

Les frais d'entretien et de service des 6 grues flottantes se sont montés à $17,099.56.

Voici un état comparatif des frais et des quantités draguées en 1897 et les années précédentes.

Années.	Verges cubes draguées.	Coût total.	Coût par verge cube.	Observations.
1875	151,719	68,979	45	
1876	156,082	55,462	$35\frac{50}{100}$	
1877	173,499	45,103	26	
1878	211,731	48,748	23	
1879	189,609	41,006	$21\frac{63}{100}$	
1880	186,430	46,914	$25\frac{16}{100}$	
1881	170,764	54,128	$31\frac{69}{100}$	
1882	187,339	53,598	$28\frac{60}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,429	13,254	1.40\frac{60}{100}$	do à godets.
	196,768	66,852	$33\frac{96}{100}$	Totaux et moyenne.
1883	36,358	17,956	$49\frac{38}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	6,990	19,385	2.77\frac{30}{100}$	Dragueur à godets, enlever le roc et les cailloux et nettoyage.
	43,348	37,341	$86\frac{14}{100}$	Totaux et moyenne.
1884	125,648	49,468	$39\frac{37}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
1885	69,494	28,563	$41\frac{16}{100}$	do do
1886	57,728	25,772	44	do do
1887	36,993	23,259	62	do do
1888	73,150	36,690	$50\frac{16}{100}$	do do
	2,077	1,333	$64\frac{18}{100}$	do à godets.
	75,227	38,023	$50\frac{54}{100}$	Totaux et moyenne.
1889	205,283	54,574	$26\frac{58}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,420	2,996	$31\frac{80}{100}$	do à godets.
	214,703	57,570	$26\frac{81}{100}$	Totaux et moyenne.
1890	186,670	53,674	$28\frac{60}{100}$	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
1891	259,267	49,571	$19\frac{12}{100}$	Dragueur à cuiller.
	43,290	14,232	$32\frac{87}{100}$	do à godets.
	302,557	63,803	$21\frac{8}{100}$	Totaux et moyenne.
1892	361,947	93,595	$25\frac{58}{100}$	Dragueur à cuiller.
1893	235,280	93,050	$39\frac{55}{100}$	do
1894	312,430	98,858	$31\frac{64}{100}$	do
1895	496,528	99,400	$20\frac{2}{100}$	do
1896	401,938	103,317	$25\frac{70}{100}$	do
1897	284,844	68,211	$23\frac{95}{100}$	do

Havres et Navigation.

Les résultats du dragage en 1897 ont été bons. La quantité totale draguée a été plus faible que d'ordinaire, parce que l'outillage employé a été moindre que d'habitude, et parce que les matériaux dragués étaient en grande partie de la roche ; une grande partie du dragage s'est faite sur de petites battures où la tranchée était peu profonde et les changements de positions fréquents ; une partie considérable consistait dans le nettoyage de dragages antérieurs. Les dépenses ont été cependant faibles d'une manière correspondante, et la moyenne du coût du dragage par verge, comme on le constatera par le tableau qui précède, soutient favorablement la comparaison avec les années précédentes.

Le coût et la nature des dragages faits dans les différentes parties du havre en 1897 sont indiqués plus bas. Toutes les quantités ont été mesurées en chalan ou en boîte contenant quatre verges cubes à la boîte. Les frais de dragage comprennent le coût du service des remorqueurs et des chalans, mais non pas le coût du déchargement des chalans par les grues, qui est donné séparément.

Sections 5 *à* 10 (*bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent*).—Les matières draguées se composaient principalement d'argile schisteuse d'Utica, contenant du trapp en veine et en lits, et d'argile schisteuse d'Utica compacte seule. Une autre portion considérable se composait de roche détachée provenant des dragages des années antérieures, qu'il fallait enlever pour finir le bassin et lui donner la profondeur libre requise par la navigation. Le reste, comparativement en quantité insignifiante, se composait de dépôts d'égouts durcis, et de déchets mêlés à de la roche détachée. Là où l'on rencontrait du trapp et de l'argile schisteuse ensemble, les indices montrent que le trapp était en grande partie des excroissances de lits rocheux dans l'argile schisteuse, d'épaisseurs variant de 3 à 4 pieds. Les lits ayant moins de trois pieds d'épaisseur et dans des positions favorables, peuvent être directement dragués par les grands dragueurs, mais lorsqu'ils sont défavorablement situés quant à la profondeur et au plongement, et qu'ils ont 3 pieds d'épaisseur ou plus, il est plus économique de les pétarder d'abord.

La quantité totale pétardée en 1897 a été de 18,146 verges cubes, mesurée en masse solide sur une quantité totale draguée de 105,291 verges cubes, mesurées dans les boîtes, ou environ 52,695 verges cubes mesurées en masse solide ; ou en d'autres termes 34 pour 100 de toute la roche extraite ont été pétardés avant le dragage. On ne pourrait faire aucune distinction pour la roche non pétardée, entre celle extraite de la masse solide par les drageurs, et celle qui aurait été plus ou moins détachée auparavant et avait été simplement nettoyée en 1897.

La quantité totale de roche de toutes sortes ainsi draguée a été de 105,291 verges cubes, mesurage en boîtes, toute par les grands dragueurs, dans des profondeurs d'eau de 34 à 28 pieds jusqu'au fond de la tranchée, à une dépense moyenne de $7\frac{2}{10}$ cents par verge, à part le pétardement et le déchargement des chalans par les grues. La quantité totale déchargée par les grues flottantes à la Pointe du Moulin-à-Vent, dont une partie provenait des dragages dans le bassin et une partie d'ailleurs, coûte $5\frac{7}{8}$ cents par verge cube, mesure de boîtes et de chalans.

Section 11, *abord du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent.*—Approfondissement du chenal de 32 à 28 pieds de profondeur jusqu'au fond de la tranchée ; roche schisteuse, non pétardée, cailloux et tuf dur, par un grand dragueur ; 2,020 verges cubes ; coût 27 cents par verge cube, mesure de boîte. Déchargement par les grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge cube.

Sections 15 *à* 17.—Nettoyage des mouillages des navires en différents temps ; 28 à 34 pieds de profondeur ; sable, pierres, cendres, vase, etc. ; 947 verges cubes par les grands dragueurs, coût, $35\frac{9}{10}$ cents par verge ; 652 verges cubes, par de petits dragueurs, coût, $30\frac{1}{5}$ cents par verge ; le tout, mesure de boîtes et de chalans. Déchargement par les grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Sections 16 *et* 17.—Enlèvement de hauts-fonds de peu d'étendue dans le bassin, entre le chenal des navires et les mouillages des navires ; 32 à 35 pieds de profondeur ; 6,416 verges cubes ; sable, par un grand dragueur, coût, $8\frac{7}{10}$ cents par verge ; 7,675 verges cubes de sable et de tuf dur, par un petit dragueur, coût, $25\frac{1}{2}$ cents par verge ; mesure de boîte et de chalan. Déchargement par grue flottante, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Section 19.—Approfondissement du bassin à plusieurs endroits; sable, gravier et vase; 30 à 34 pieds de profondeur; 2,396 verges cubes, par un grand dragueur, coût, $15\frac{7}{10}$ cents par verge; 517 verges cubes par un petit dragueur, coût, 27 cents la verge; mesure de boîte et de chalan. Déchargement par une grue flottante, coût, $5\frac{7}{8}$ cents la verge.

Sections 22 *et* 23.—Nettoyage des mouillages des navires; gravier et sable, 30 à 34 pieds de profondeur; par un grand dragueur; 944 verges cubes; mesure de chalan; coût, $11\frac{1}{5}$ cents par verge. Déchargement par des grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Section 25.—Approfondissement des mouillages des navires; sable et roche; 30 à 34 pieds de profondeur; par un grand dragueur; 492 verges cubes; mesure de chalan; coût, $12\frac{1}{4}$ cents par verge. Déchargement par des grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Section 27.—Dragage d'une partie de l'extrémité d'amont du haut-fonds Molson, 30 à 33 pieds de profondeur; gravier et roches; par un petit dragueur, 6,172 verges cubes; coût, $32\frac{1}{4}$ cents par verge. Déchargement par des grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Sections 27 *à* 32.—Approfondissement de hauts-fonds entre les quais de 16 pieds d'eau et le chenal des navires, 12 à 15 pieds de profondeur; fort courant et beaucoup de retard et de difficulté en déplaçant le dragueur et les chalans; gravier, sable et cailloux; par un petit dragueur; 12,062 verges cubes, mesure de chalan; coût, $39\frac{1}{2}$ cents par verge; déchargement par des grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Sections 34 *et* 35.—Approfondissement de petits hauts-fonds isolés entre les mouillages des navires et le chenal; 32 à 34 pieds de profondeur; tuf dur, gravier et roches; par un grand dragueur; 3,530 verges cubes, mesure de boîte et de chalan. coût, $23^{\overline{1\,0}}$ cents par verge; déchargement par des grues flottantes, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Sections 37 à 40.—Approfondissement de hauts-fonds isolés entre les mouillages et le chenal des navires; 32 à 35 pieds de profondeur; gravier, sable et roches; 21,438 verges cubes par un grand dragueur; coût, 15 cents par verge; 1,200 verges cubes, par un petit dragueur; coût, $49\frac{3}{4}$ cents par verge; mesure de boîte et de chalan; déchargement par les grues, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Sections 40 à 44.—Approfondissements de hauts-fonds autour du quai, 32 à 35 pieds de profondeur; gravier, sable et roches; par un grand dragueur; 7,517 verges cubes, coût, $28\frac{3}{5}$ cents par verge; déchargement par une grue, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Section 43.—Approfondissement et agrandissement du bassin au quai, de 30 à 33 pieds de profondeur; sable et roches; par un petit dragueur; 9,922 verges cubes, mesurage de boîte et de chalan; coût 36 cents par verge; déchargement par une grue, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Sections 44 et 45.—Approfondissement et agrandissement du bassin; 30 à 34 pieds de profondeur; sable et roches; par un grand dragueur; 5,167 verges cubes, mesure de chalan, coût $11\frac{1}{2}$ par verge.

Chenal des navires dans le port.—Agrandissement et approfondissement du chenal de 31 à 35 pieds de profondeur, 52,488 verges cubes; tuf dur et roches par de grands dragueurs, coût $8\frac{5}{8}$ cents par verge; 37,323 verges cubes, vase dure et molle, et sable par des petits dragueurs, coût $14\frac{1}{2}$ cents par verge; mesure de boîte et de chalan; déchargement par des grues, $5\frac{7}{8}$ cents par verge.

Pétardement du roc (bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent.)—Par le bateau-foret ; à peu près un tiers schiste et deux tiers trapp ; couches veineuses et difficiles à forer; ligne de niveau du fond fini, 31 pieds à 27 pieds au-dessous de la surface de l'eau.

Jours de travail, du 24 avril au 11 août..................	92 jours.
Jours de travail, du 27 août au 6 novembre................	61 jours.
Total..	153 jours.
Heures de travail par jour................................	11 heures.
Nombre de trous forés et pétardés.........................	5,074 trous.
Profondeur moyenne de chaque trou, dans le roc.... ..	5.63 pieds.
Profondeur moyenne de chaque trou depuis la surface de l'eau..	29½ pieds.
Quantité totale de roc foré et pétardé, mesurage dans le solide et jusqu'à 6 pouces au-dessous du fond fini..	18,146 verges cubes.
Prix par verge cube, mesurage dans le solide..	$78\frac{1}{10}$ cents.

Ci-joints se trouvent des tableaux donnant de plus amples détails sur le matériel de dragage et l'ouvrage fait en 1897.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

DRAGAGE DANS LE PORT—Résumé du travail exécuté par chaque draguenr dans le port de Montréal en 1897.

—	Lieux où du dragage a été fait.	Temps de service.		Quantités draguées.		Nature du sol.
		Jours.	Total.	Verges cubes.	Total, verges.	
Dragueur n° 1	Sections 5 à 10, Pointe du Moulin-à-Vent	14¾		2,812		Trapp et schiste.
	Section 11, approche à la Pte du Moul.-à-V.	8		2,020		Roc, tuf dur et roches.
	Section 14, chenal des navires dans le port	9½		7,008		Tuf dur et roches.
	Sections 15 et 16, nettoyage des mouillages	4½		797		Sable et roches.
	Section 19, Bassin Bonsecours	5½		2,396		Gravier et sable.
	Sections 34 et 35, hauts-fonds	12¼		3,530		Tuf dur, gravier et roches.
	Sections 37 à 40, hauts-fonds	47¼		21,438		Gravier, sable et roches.
	Sections 40 à 44, hauts-fonds	31½		7,517		Gravier, sable et roches.
	Sections 44 et 45, approfondissement	8¾	142	5,167	52,685	Sable et roches.
Dragueur n° 2	Sections 5 à 10, Pointe du Moulin-à-Vent	167¼		64,621		Trapp et schiste.
	Section 16, creusage du bassin	9¼		6,416		Sable.
	Sections 22 et 23, nettoyage des mouillages	1¾		944		Gravier et sable.
	Section 25, hauts-fonds	1		492		Sable et roches.
	Renfloué le dragueur n° 6	3¾	183	......	72,473	
Dragueur n° 3	Sections 5 à 10, Pointe du Moulin-à-Vent	119¾		37,858		Trapp et schiste.
	Section 17, nettoyage des mouillages	½		150		Sable.
	Chenal des navires dans le port	60		45,480		Tuf dur, gravier et roches.
	Renfloué le dragueur n° 6	3¾	184	......	83,488	
Dragueur n° 4	Section 16, nettoyage des mouillages	2		450		Sable et vase.
	Section 17, creusage des mouillages	42		7,675		Tuf dur et sable.
	Section 19, Bassin Bonsecours	3		517		Gravier et vase.
	Chenal des navires dans le port	78	125	29,974	38,616	Sable dur et mou.
Dragueur n° 6	Section 27, hauts-fonds Molson	30		6,172		Gravier et roches.
	Section 37, hauts-fonds	9		1,200		Gravier, roches et sable.
	Section 43, approfondissement	54		9,922		Sable et roches.
	Chenal des navires dans le port	26½	119½	7,349	24,643	Sable dur et mou.
Dragueur n° 7	Section 17, nettoyage des mouillages	2		202		Cendres et dépôts.
	Sections 27 à 32, creusage	92		12,062		Gravier, sable et cailloux.
	Quai de la Longue-Pointe	6	100	675	12,939	Sable mouvant.
	Totaux	......	853½	......	284,844	

Dragage dans le port.—Etat indiquant le nombre de jours de travail de chaque dragueur et la quantité draguée à chaque endroit pour le port de Montréal en 1897.

Lieu où du dragage a été fait.		Temps du service.		Quantités draguées.		Nature du sol.
		Jours.	Totaux.	Verges cubes.	Total, verges.	
Sections 5 à 10, Pointe du Moulin-à-Vent.	Dragueur n° 1	14¾		2,812		Trapp et schiste et un peu de tuf.
do do do	do n° 2	167¼		64,621		do do
do do do	do n° 3	119¾	301¾	37,858	105,291	do do
Section 11, approche du Moulin-à-Vent	Dragueur n° 1	8	8	2,020	2,020	Roc, tuf et pierres.
Sections 15 à 17, nettoyage des mouillages	Dragueur n° 1	4½		797		Sable et pierres.
do do do	do n° 3	½		150		Sable.
do do do	do n° 4	2		450		Sable et vase.
do do do	do n° 7	2	9	202	1,599	Cendres et dépôts.
Sections 16 et 17, creusage du bassin	Dragueur n° 2	9¼		6,416		Sable.
do do do	do n° 4	42	51¼	7,675	14,091	Tuf et sable.
Section 19, creusage du bassin	Dragueur n° 1	5½		2,396		Gravier et sable.
do do	do n° 4	3	8½	517	2,913	Gravier et vase.
Sections 22 et 23, nettoyage des mouillages	Dragueur n° 2	1¾	1¾	944	944	Gravier et sable.
Section 25, creusage des mouillages	Dragueur n° 2	1	1	492	492	Sable et pierres.
Sect. 27, enlèvem. de la batture Molson	Dragueur n° 6	30		6,172		Gravier et pierres.
Sections 27 à 32, creusage des mouillages	Dragueur n° 7	92	92	12,062	12,062	Gravier, sable et cailloux.
Sec. 34 et 35, creus. d. endroits peu profonds	Dragueur n° 1	12¼	12¼	3,530	3,530	Tuf, gravier et pierres.
Sec. 37 à 40, creus. d. endroits peu profonds	Dragueur n° 1	47¼		21,438		Gravier, sable et pierres.
do do do	do n° 6	9	56¼	1,200	22,638	do do
			30		6,172	
	A reporter		411¼		133,522	

11c—3

DRAGAGE DANS LE PORT.—Etat de la quantité draguée à chaque endroit en 1897—*Suite.*

Lieu où du dragage a été fait.	—	Temps du service.		Quantités draguées.		Nature du sol.
		Jours.	Totaux.	Verges cubes.	Total, verges.	
	Report		$411\frac{1}{4}$		133,522	
Sec. 40 à 44, creus. d. endroits peu profonds	Dragueur n° 1	$31\frac{1}{2}$	$31\frac{1}{2}$	7,517	7,517	Gravier, sable et pierres.
Section 43, creusage du bassin	Dragueur n° 6	54	54	9,922	9,922	Sable et pierres.
Sections 44 et 45, creusage du bassin	Dragueur n° 1	$8\frac{3}{4}$	$8\frac{3}{4}$	5,167	5,167	Sable et pierres.
Chenal d. navires dans le havre de Montréal	Dragueur n° 1	$9\frac{1}{2}$		7,008		Tuf et pierres.
do do do	do n° 3	60		45,480		Tuf, gravier et pierres.
do do do	do n° 4	78		29,974		Sable dur et mou.
do do do	do n° 5	$26\frac{1}{2}$	174	7,349	89,811	Vase dure et sable.
Longue-Pointe, quai d'en haut	Dragueur n° 7	6	6	675	675	Sable mouvant.
Renflouer la drague n° 6	Dragueur n° 2	$3\frac{3}{4}$				
do do	do n° 3	$3\frac{3}{4}$	$7\frac{1}{2}$			
	Totaux		$853\frac{1}{2}$		284,844	

Dragage dans le port.—Détails du coût de fonctionnement des divers bâtiments employés au dragage du port en 1897.

	Réparations et entretien de l'outillage.	Combustible.	Gages.	Proportion des salaires de l'équipe.	Grands totaux.		Service.	Coût par jour.
	Coût.	Coût.	Coût.	Coût.	Coût.	Total.	Jours.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
Dragne à cuiller nº 1	3,228 29	1,013 30	2,119 72	469 99	6,831 30		142	48 11
do nº 2	2,629 92	1,386 45	2,813 22	504 60	7,334 19		183	40 08
do nº 3	3,441 38	1,393 30	2,814 05	565 21	8,213 94		184	44 64
do nº 4	618 28	465 57	1,996 19	227 60	3,307 64		125	26 46
do nº 6	2,124 92	414 22	2,160 17	347 67	5,046 93		119½	42 23
do nº 7	827 03	318 37	1,785 64	216 51	3,147 55		100	31 48
Dragues, totaux	12,869 82	4,991 21	13,688 99	2,331 58		33,881 60	853½	39 62
Grue flottante nº 2	167 00	309 80	1,599 97	153 44	2,230 21		152	14 67
do nº 3	304 38	123 24	723 23	85 01	1,235 86		55	22 47
do nº 4	562 69	647 00	2,572 29	279 48	4,061 46		179	22 69
do nº 5	696 75	684 67	3,328 12	347 99	5,057 53		190	26 62
do nº 6	753 24	571 70	2,879 31	310 65	4,514 90		140	32 25
Grues, totaux	2,484 06	2,336 41	11,102 92	1,176 57		17,099 96	716	23 88
Remorqueur *Aberdeen*	1,030 42	1,588 15	1,912 64	334 83	4,886 04		196	24 83
do *St. Peter*	662 47	1,570 64	1,927 19	307 41	4,467 71		198	23 57
do *St. Louis*	308 94	886 83	1,662 38	211 21	3,069 36		188	16 33
Remorqueurs, totaux	2,001 83	4,045 62	5,502 21	853 45		12,403 11	582	21 31
Chalans et boîtes, totaux	4,826 28	......	......	......	......	4,826 28	......	......
Grands totaux	22,181 99	11,373 24	30,294 12	4,361 60	......	68,210 95	......	......

Dragage dans le port.—Etat indiquant le coût du dragage fait pour les commissaires du port par les différents dragueurs avec les services de leurs équipages et remorqueurs, en 1897.

	Service de dragueur.	Service de remorqueur.	Service de chalans.	Service de dragueur avec remorq. et chalans.	Service.	Coût par jour de travail des dragueurs.	Quantité draguée.	Moyenne du coût par verge cube.	Coût aditionnel pour déchargement avec grues.	Proportion des matières draguées.	
	Coût.	Proportion du coût.	Proportion du coût.	Coût.	Jours.		Verges cubes.			Terre.	Roc.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.		Cents.	Cents.	p. c.	p. c.
Drague à cuiller n° 1	6,831 30	2,063 55	802 98	9,697 83	142	68 29½	52,685	·1847	5⅞	90¾	9¼
do n° 2	7,334 19	2,659 37	1,034 80	11,028 36	183	60 26½	72,473	·1491	5⅞	11	89
do n° 3	8,213 94	2,673 90	1,040 45	11,928 29	184	64 82¾	83,488	·1400	5⅞	54½	45½
Totaux	22,379 43	7,396 82	2,878 23	32,654 48	509	....	....	....	....	....	....
Moins travail des nos 2 et 3, renflouer le dr. n° 6	469 10	....	....	469 10	7½	....	....	....	....	....	....
Totaux et moyen	21,910 33	7,396 82	2,878 23	32,185 38	501½	64 18	208,646	·1543	5⅞	48½	51½
Drague à cuiller n° 4	3,307 64	1,816 51	706 84	5,830 99	125	46 64¾	38,616	·1510	5⅞	100	....
do n° 6	5,046 98	....	....	7,459 30	....	....	....	....	....	....	....
A ajouter le coût d. nos 2 et 3, renflouer le dr. n° 6	469 10	....	....	469 10	....	....	....	....	....	....	....
Coût total, dragueur n° 6	5,516 08	1,736 58	675 74	7,928 40	119½	66 34½	24,643	·3216	5⅞	100	....
Drague à cuiller n° 7	3,147 55	1,453 20	565 47	5,166 22	100	51 66½	12,939	·3993	5⅞	100	....
Totaux et moyenne	11,971 27	5,006 29	1,948 05	18,925 61	344½	54 94	76,198	·2484	5⅞	100	....
Grands totaux	33,881 60	12,403 11	4,826 28	51,110 99	853½	59 87	284,844	·1794	5⅞	62¼	37¾

Pour description du matériel dragué dans différents endroits par les dragueurs, *voir* état détaillé et rapport de l'ingénieur pour 1897.

Outillage de dragage des commissaires employé dans le port de Montréal en 1897.

	Coques.				Machines.					Capacité de godet.	Prof. que la drague peut atteindre.	Observations.
	Longueur.	Largeur de bau.	Hauteur à l'ext.	Quand constr'te	Espèce de machine.	Nomb. des cylindres.	Diamèt. des cylindres.	Jeu de piston	Pression de vapeur.			
Dragues.	Ft. in.	Ft. in.	pds pcs.				pouces.	pouces.		vgs.	pds.	
Drague à cuiller, n° 1	90 0	36 0	9 6	1890-1	Horizontale, sans condensation.	2	16	18	110	4¼	40	Coque en bois.
do n° 2	90 0	36 0	10 3	1892		2	16	18	128	4¼	40	do
do n° 3	90 0	36 0	10 3	1894		2	16	18	120	4¼	40	do
do n° 4	77 3	27 0	6 6	1872		1	14	16	85	2½	33	Reconst. et modifiée, 1890.
do n° 6	77 0	27 0	7 6	1874		1	14	16	85	2½	35	do do 1892.
Grue à cuiller, n° 7	77 3	27 0	7 0	1874		1	14	16	85	1½	32	Reconstruite en 1889.
Grues.												
Grue à coquille, n° 2	57 0	23 6	5 9	1872	Horizontale, sans condensation.	2	7	12	85	...	...	Coque en bois.
do n° 3	61 9	24 0	5 9	1875		1	10	12	85	...	...	do do
do n° 4	75 0	26 10	7 6	1892		2	12	14	110	...	...	do do
do n° 5	75 0	26 10	7 6	1892		2	12	14	110	...	...	do do
do n° 6	75 0	26 10	7 6	1892		2	12	14	110	...	...	do do
Deux grues	42 0	40 0	......	1892-3		2	12	14	110		...	Charpente en bois.
						2	12	14	110			
Bateau à forer et à miner	80 0	27 0	5 6	1895	....	......	......	......	90	...	...	3 forets à vapeur de 5 pcs.
Remorqueurs.			cale.									
Remorqueur *St. Louis*	67 0	15 0	8 7	1875	Verticale, sans condensation.	1	16	20	85	...	...	Coque en bois, reconstruit
do *St. Peter*	71 6	16 6	8 6	1875		1	20	22	85	...	...	do do en 1891.
do *M. P. Davis*	40 5	10 7	5 3	1879		1	10	12	...	...	...	Coque en bois.
do *Aberdeen*	79 3	18 3	9 0 à l'ext.	1895	Verticale, à condensation	1	16	24	125	...	...	Coque en acier.
						1	32					
Bateau de sondage	73 3	14 0	3 1	1897	......	......	......	......	......	...	...	Deux chalans en bois av.
	73 3	14 0	3 1									attachés à 16 pds de dist.
Boutique flottante	135 0	29 0	10 0	......	......	......	......	......	......	...	...	Coque en bois.

OUTILLAGE de dragage des commissaires employé dans le port de Montréal en 1897.—*Fin.*

—	COQUES. Longueur.	Largeur de bau.	Hauteur à l'ext.	Quand constr'te	MACHINES. Espèce de machine.	Nomb. de cylindres.	Diamèt. des cylindres.	Jeu de piston.	Pression de vapeur.	Capacité de godet.	Prof. que la drague peu atteindre.	Observations.
CHALANS.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.		Capacité.		pouces.	pouces.		vgs.		
1 chalan de sondage, n° 2	70 6	18 0	5 0	......	45 vgs cubes	......	......	......	......	....	....	En bois.
1 do à fond plat n° 6	70 5	18 0	5 0	1873	45 do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 11	70 0	18 3	5 1	1874	45 do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 14	69 5	18 4	5 0	1875	45 do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 15	70 4	18 2	5 0	1875	45 do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 16	70 4	18 3	5 6	1875	45 do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 17	75 0	20 2	6 0	1876	67½ do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 18	75 4	20 4	6 3	1876	67½ do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 19	75 6	20 3	6 5	1878	67½ do	......	......	......	......	....	....	do
1 do do n° 20	75 6	20 3	6 3	1878	67½ do	......	......	......	......	....	....	do
2 do do n°s 21 et 22	85 0	25 0	7 5	1891	150 do	......	......	......	......	....	....	do
2 do do n°s 23 et 24	85 0	25 0	6 9	1891	150 do	......	......	......	......	....	....	do
6 do do n°s 25 à 30	85 0	25 0	6 9	1892	150 do	......	......	......	......	....	....	do
5 do do n°s 31 à 35	85 0	25 0	6 9	1893	150 do	......	......	......	......	....	....	do

* Le gouvernement a employé le remorqueur *M. P. Davis* pendant tout l'été de 1897.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 23 février 1898.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions des commissaires du port de Montréal, je vous transmets sous pli, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, une copie du rapport du maître de port de Montréal pour l'année 1897, ainsi que six états indiquant le tonnage et les autres détails concernant les navires arrivés au port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

A M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT DU MAITRE DE PORT, MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE 1897.

BUREAU DU MAÎTRE DE PORT,
MONTRÉAL, 11 janvier 1898.

A M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire des commissaires du port de Montréal.

CHER MONSIEUR,—Pour l'information du conseil des commissaires du port de Montréal, j'ai l'honneur de vous soumettre ce qui suit comme mon rapport annuel pour l'année terminée le 31 décembre 1897. J'y joins quatre états comparatifs indiquant pour les dix dernières années le nombre, le tonnage, la classification, le plus grand nombre de navires océaniques et de l'intérieur dans le port à la fois, les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, ainsi que deux autres états indiquant la nationalité, le nombre et le tonnage des navires océaniques consignés à différents expéditeurs dans le cours de l'année 1897.

Sept cent quatre-vingt-seize (796) navires océaniques sont arrivés dans le port durant la saison. Le tonnage total s'élevait à 1,379,002 tonneaux, soit une augmentation de 162,534 tonneaux comparativement à l'année précédente.

Sur ce nombre de navires sept cent cinquante (750), d'un tonnage total de 1,368,948 tonneaux, étaient construits en fer et en acier, et quarante-six, d'un tonnage total de 10,054 tonneaux, en bois.

Des navires de l'intérieur il est arrivé dans le port six milles trois cent quatre-vingt-quatre bâtiments (6,384), d'un tonnage total de 1,134,346, accusant une augmentation de 130,229 tonneaux, et formant un total de sept mille cent quatre-vingts navires (7,180) de toutes classes et 2,513,348 tonneaux, et une augmentation dans le tonnage des navires de toutes classes de 292,763 tonneaux. Quelques-uns des principaux item d'exportation et d'importation, d'après ce que l'on a obtenu des meilleures sources d'information, ont été comme suit:—

EXPORTATIONS.

Bois de construction.—Il a été expédié durant la saison, en bois carré et débité au Royaume-Uni et aux ports du continent, 320,802,733 pieds, mesure de planche, accusant une augmentation sur 1896 de 101,770,555 pieds, et à la rivière Plate, 417,505 pieds, soit une diminution de 7,372,061 pieds sur l'année précédente.

Grain.—Il a été expédié durant la saison 9,899,308 boisseaux de blé, 9,210,222 boisseaux de maïs, 1,779,777 boisseaux de pois, 5,122,074 boisseaux d'avoine, 179,044 boisseaux d'orge, 855,135 boisseaux de seigle, formant un grand total de 27,045,560 boisseaux, et une augmentation de 8,143,513 boisseaux comparativement à 1896.

Farine.—On a expédié 585,813 barils, soit une diminution de 186,313 barils, comparativement à l'année précédente.

Farine de maïs.—Il a été expédié pendant la saison 37,350 barils, soit une diminution de 2,671, barils pour 1897.

Œufs.—L'exportation des œufs augmente toujours, on en a expédié 167,120 caisses, soit une augmentation de 25,267 caisses sur l'année précédente.

Fromage.—Cette année l'exportation du fromage a beaucoup augmenté ; l'on en a expédié 2,078,719 boîtes, soit une augmentation de 356,668 boîtes.

Beurre.—On en a expédié 222,923 colis, soit une augmentation de 65,281 colis comparativement à 1896.

Pommes.—Il y a eu une diminution considérable dans l'expédition des pommes, on en a envoyé 170,784 barils, soit 554,232 barils de moins qu'en 1897.

Bêtes à cornes.—Il a été expédié de Montréal 117,247 animaux, soit une augmentation de 20,799 comparativement à 1896.

Moutons.—On a expédié de Montréal 60,638 moutons, soit une diminution de 15,882 comparativement à 1896.

Chevaux.—Il a été expédié de Montréal 10,051 chevaux, soit une diminution de 370 comparativement à 1896.

Foin.—Il a été expédié pendant la saison 39,325 tonnes de foin, soit une augmention de 23,818 tonnes sur 1896.

IMPORTATIONS.

Houille.—Nous en avons reçu de la Grande-Bretagne 48,754 tonnes, soit une augmentation de 6,156 tonnes; des Etats-Unis 277,256 tonnes, soit une augmentation de 71,277 tonnes ; des provinces maritimes 698,740 tonnes, soit une augmentation de 29,354 tonnes. Total de l'augmentation en 1897, 106,787 tonnes.

Sur cette quantité de houille il en a été déchargé dans le port 737,610 tonnes.

Ciment.—Nous en avons reçu en tout 302,204 barils, soit une augmentation de 148,813 barils.

Ferraille.—Nous en avons reçu 13,191 tonnes, soit une augmentation de 183,099 tonnes comparativement à 1896.

OBSERVATIONS.

C'est la première année l'année dernière qu'il n'est pas venu dans le port de navire mâté carré partout. Le str. de Sa Majesté *Talbot*, un croiseur de deuxième classe, a visité le port dans le cours de l'été dernier; il arrivait le 17 juin afin de prendre part à la célébration du jubilé de diamant de la reine et était sous les ordres du capitaine E. Gamble.

Le steamer du gouvernement le *Druid* est arrivé le 30 août de Québec amenant le Premier, le Très-honorable sir Wilfrid Laurier.

La frégate américaine *Yantic* est arrivée le 30 octobre; elle était commandée par le capitaine Moore, et après un court séjour s'est dirigée vers Détroit.

On a posé à bonne heure au printemps sur la nouvelle jetée à Hochelaga les rails pour les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien ; un raccordement a été fait avec les lignes principales, et cela a été trouvé très utile pour les marchands de bois particulièrement.

Une nouvelle voie de garage a été aussi installée à la pointe du Moulin-à-Vent pour l'usage du chemin de fer Grand-Tronc.

Une partie de la flotte de dragage du port hiverne dans le bassin d'en bas du canal Lachine, et l'autre partie vis-à-vis le bâtiment du havre.

Les quais et chemins ont été maintenus en bon état durant la saison.

Respectueusement à vous,

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que la date du plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Steamers.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total de navires.	Total du tonnage	Nombre dans le port.
1888..	532	742,276	7	9,634	32	20,208	..	....	10	2,631	74	7,714	655	782,473	36, 27 juin.
1889..	522	763,783	8	11,923	49	33,982	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	39, 14 août.
1890 .	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,323	70	6,671	746	930,332	37, 3 sept.
1891..	631	903,043	11	16,113	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	725	938,657	46, 19 août.
1892..	658	1,004,396	8	11,705	21	15,405	1	149	4	809	43	4,243	735	1,036,707	39, 12 juill.
1893..	737	1,128,658	3	4,014	11	8,893	.	......	5	1,856	48	8,356	804	1,151,777	42, 19 juill.
1894..	684	1,079,313	3	4,324	14	9,609	.	....	5	901	28	2,762	734	1,096,909	32, 23 mai.
1895..	592	1,055,611	1	1,545	9	7,714	..	...	7	1,689	31	2,827	640	1,069,386	25, 18 juin.
1896..	669	1,200,543	5	7,350	6	4,003	..	...	9	2,052	20	2,520	709	1,216,468	37, 29 juill.
1897..	752	1,368,395	..	.. .	8	3,958	..	....	7	1,745	29	4,904	796	1,379,002	40, 28 juill.

THOMAS HOWARD,

Maître de port.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT comparatif indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes pendant la dernière décade.

Années.	Steamers.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total de navires.	Tonnage total.
1888. ...	213	195,598	1	1,199	4	3,097	...	......	3	701	35	3,375	256	203,952
1889.....	184	174,076	...	....	1	998	...	....	3	441	52	4,668	240	179,183
1890.....	252	235,722	...	....	...	......	...	......	1	170	42	3,714	295	239,606
1891. ...	272	260,702	...	....	2	1,462	...	....	2	520	29	3,067	305	266,751
1892.....	289	275,040	...	....	3	2,215	1	149	2	340	36	2,214	331	280,958
1893. ...	333	324,188	..	....	....	...	1	169	...	....	34	2,577	368	326,934
1894.....	349	362,945	...	.. ...	3	2,323	...	...	4	609	23	2,230	379	368,107
1895.....	256	296,256	...	....	...	.....	...	......	5	1,070	30	2,734	291	300,060
1896.....	252	292,881	...	....	1	178	...	.....	4	734	15	1,188	272	294,981
1897.....	298	364,936	...	....	...	... .	...	.....	2	376	11	1,051	311	366,363

THOMAS HOWARD,

Maître de port.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT comparatif indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que la date du plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.
1888	5,500	863,014	163—14 août
1889	5,847	1,069,709	187—15 do
1890	5,162	966,959	167—20 oct.
1891	5,268	1,119,484	151— 7 sept.
1892	5,200	1,049,600	159— 6 août.
1893	5,244	1,153,600	158—25 juillet.
1894	4,666	979,809	172—20 mai.
1895	4,498	943,717	165—20 juillet.
1896	4,832	1,004,117	160—11 juin.
1897	6,384	1,134,346	200—20 juillet.

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT comparatif indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1888	29 avril	14 décembre	4 mai	22 novembre
1889	14 do	29 do	27 avril	23 do
1890	14 do	3 do	30 do	24 do
1891	17 do	17 do	27 do	21 do
1892	13 do	23 do	23 do	27 do
1893	24 do	4 do	3 mai	23 do
1894	12 do	26 do	27 avril	24 do
1895	20 do	6 do	27 do	25 do
1896	22 do	19 do	28 do	23 do
1897	17 do	19 do	30 do	24 do

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

Havres et Navigation.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de long cours arrivés dans le port durant la saison de 1897, et montés par 27,610 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Anglais	739	1,288,958
Norvégien	39	48,705
Allemagne	10	33,631
Danois	2	4,484
Etats-Unis	6	3,224
Total	796	1,379,002

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

PORT DE MONTREAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1897.

Numéro	Noms.	A vapeur.	Tonnage.	A voile.	Tonnage.	Total, navires.	Total, tonnage.
1	Kingman, Brown et Cie	192	235,983			192	235,983
2	H. A. Allan	95	234,717			95	234,717
3	R. Reford et Cie	94	190,246			94	190,246
4	Elder, Dempster et Cie	59	152,819	1	285	60	153,104
5	McLean, Kennedy et Cie	65	125,880	2	911	67	126,791
6	D. Torrance et Cie	43	110,789			43	110,789
7	Wm. Johnston et Cie	26	67,769			26	67,769
8	D. W. Campbell	25	64,510	1	491	26	65,001
9	Carbray, Routh et Cie	31	36,507			31	36,507
10	James Thom	10	33,631	1	163	11	33,794
11	Hy. Dobell et Cie	36	26,508			36	26,508
12	J. G. Brock	17	19,431	7	536	24	19,967
13	Munderloh et Cie	7	15,629			7	15,629
14	Cie Houillère Internationale	16	15,298			16	15,298
15	Petersen, Tate et Cie	10	14,936			10	14,936
16	Dobell, Beckett et Cie	6	10,008			6	10,008
17	Anderson, Mackenzie et Cie	1	1,904	17	5,759	18	7,663
18	Gouvernement impérial	1	5,600			1	5,600
19	John Hope et Cie	2	3,362			2	3,362
20	Quatre autres	16	2,868	15	2,462	31	5,330
	Total	752	1,368,395	44	10,607	796	1,379,002

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

ANNEXE No 3.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

QUARANTE-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux commissaires du port de Toronto.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1897.

Le port se trouvait libre de glaces le 17 mars, après avoir été ge'é pendant 85 jours. La glace s'est formée de nouveau le 24 décembre et pouvait porter les patineurs le jour de Noël.

Le premier bateau chargé de fret signalé dans le port a été le steamer *Lakeside*, capitaine Wygle, venant de Sainte-Catherine à la date du 24 mars, et le dernier à arriver a été la goélette *P. E. Young*, portant un chargement de pierres venant de la baie des Français, le 22 décembre.

Le nombre des arrérages dans ce port durant la saison a été de 2,988, contre 2,820 en 1896.

	1896.	1897.	Augmentation.	Diminution.	Tonnage, 1896.	Tonnage, 1897.
Propulseurs chargés	231	270	39		88,512	92,118
" lèges	51	34		17		
Steamers chargés	1,852	1,944	92		750,893	796,059
" lèges	12	4		8		
Navires à voiles chargés	655	707	52		69,741	66,402
" lèges	19	29	10			
	2,820	2,988			909,146	954,579

Le commerce total de ce port atteint donc près de 2,000,000 de tonneaux enregistrés.

Le nombre des navires qui hivernent ici est de 72, comme suit, savoir: 21 steamers, 22 goélettes, 10 propulseurs, 9 chaloupes à chapeur, 6 yachts à voiles, 2 remorqueurs à vapeur et 2 berges, aussi 4 dragueurs et leurs chalans, en tout à peu près 13,921 tonneaux enregistrés.

Les recettes de toute provenance, y compris le solde de l'an dernier, s'élèvent à $19,465.90.

Les dépenses de toutes sortes, y compris le paiement de $5,000 pour cinq obligations échues le 1er juillet 1897, s'élèvent à $18,933.90, ce qui laisse en caisse un solde de $532.

Il a été reçu cette année, par eau, 128,217 tonnes de houille, contre 153,094 tonnes en 1896. Cette diminution est presque entièrement attribuable à la difficulté que l'on a eu à se procurer des wagons pour transporter la houille de la houillère au bord du lac. La houille grasse apportée cette année par les navires s'est élevée à 6,972 tonnes. La quantité totale de houille venue par navires et par chemin de fer, d'après les relevés de la douane, est de 320,489 tonnes d'anthracite et 213,840 tonnes de houille bitumineuse, en tout 534,329 tonnes.

Les fruits ayant été abondants en 1897, le nombre des colis transportés par les navires s'est élevé de 252,185 en 1896 à 570,669 en 1897, soit une augmentation de 319,484 colis. Nul doute que la réduction des droits de port opérée par les commissaires au cours de l'été a eu pour effet d'encourager ce commerce, et la concurrence dans le commerce de transport des fruits a été particulièrement vive.

Le dragage a coûté cette année la forte somme de $8,479.56, soit $400 de moins que le montant total perçu pour les droits de port et au delà de $5,000 de plus que l'an dernier. Cette augmentation a été jusqu'à un certain point causée par la tempête du 25 et du 26 juillet qui a amené le débordement de la rivière Don, et les eaux ont charrié du sable et de la terre et rempli les abords du dock de la rue Princesse à une profondeur de 9 pieds, quand l'on venait d'y draguer à une profondeur uniforme de 14 pieds. Cela nous a obligé à faire revenir le dragueur et à faire une dépense extraordinaire de $889.81. Le coût du dragage du dock de la rue Princesse et des abords est de $2,105.15, et le coût total du dragage à l'est de la rue Yonge est de $3,592.81. A la fin de 1896 il y avait de l'eau en quantité convenable tout le long du côté de l'est du port, et les dépôts enlevés moyennant cette somme avaient tous été charriés par la rivière Don depuis l'été de 1896. Si l'arrangement fait par la cité en 1891 de détourner le cours de la rivière Don dans la baie Ashbridge eût été mis à exécution, cette forte dépense annuelle, s'élevant en moyenne à $3,000 par année, eût été évitée. Cette dépense constante épuise les faibles ressources de la commission et empêche les commissaires d'améliorer les autres parties du port.

Le plus haut niveau d'eau de l'année a été de 9½ pouces au-dessus de zéro le 27 juillet. Le niveau le plus bas a été de 23 pouces au-dessus de zéro le 18 janvier. La moyenne pendant l'année est de 5 pouces au-dessous de zéro, soit 3¾ pouces de plus haut que l'an dernier.

L'ingénieur du gouvernement préposé aux travaux du port à l'entrée de l'est fait le rapport suivant:—

"La batture qui s'était formée au sud de la jetée de l'est a été enlevée et l'on a fait quelque dragage dans le chenal jusqu'à une profondeur de 17 pieds au-dessous, sur la mesure de la cité.

"Les violentes tempêtes de l'hiver dernier ont occasionné un tassement de l'extrémité nord de la jetée est. Cela a été réparé. Les travaux de protection du brise-lames sur le rivage sud de l'île se sont poursuivis.

"Trois éperons construits de couches de fascines ont été placés sur le côté sud de l'île, et avant la fin de la navigation il s'était déjà formé une grève considérable."

Le sifflet de brume a fonctionné pendant 23 jours, savoir: 3 fois en avril, 2 fois en mai, 5 fois en juin, 1 fois en octobre, 7 fois en novembre et 2 fois en décembre. Ce service s'est fait d'une manière satisfaisante.

Le logement au quai de la reine a été mis en bon état. On a enlevé le hangar aux embarcations et muni les phares de brûleurs et de lentilles perfectionnés. Il a été aussi fait de légères réparations à l'extrémité occidentale du dock; cette partie du quai est en bon état et fournit au visiteur un joli et agréable spectacle. Quelques-unes des pièces de bois à l'extrémité orientale du dock tombent en ruines et il faudra les renouveler avant longtemps.

La flotte de Toronto a subi les désastres suivants dans le cours de la dernière saison:—Le *W. Y. Emory* a deux fois quitté sa course et s'est échoué sur la batture de sable vis-à-vis la baie Ashbridge. Le propulseur *Shickluna* a frappé le steamer *Tecumseh*, le 29 mai au large de la Longue-Pointe dans le lac Erié; il a coulé. La perte a été complète. La goélette *Augusta*, chargée de houille, a frappé contre quelque obstacle en dehors de l'enceinte du port le 20 octobre; il y a eu par suite de légers dommages réparés au bassin de radoub. Le steamer *Rosedale* a touché fond sur une barre près de la Batture Charité, le 5 décembre, et ses propriétaires l'ont abandonné. Les assureurs l'ont fait tirer avec difficulté, et le bâtiment est maintenant dans le port de Kingston. La hourque *Zebra*, qui était dans un état de délabrement, a coulé au large du parc Victoria pendant un coup de vent à l'automne. Il n'y a eu pertes de vie dans aucun cas.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLIN W. POSTLETHWAITE,

Maître de port.

TRAVAUX DANS LE PORT DE TORONTO.

Toronto, 6 janvier 1898.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'après avis régulier il a été reçu des soumissions pour le dragage nécessaire dans le port au cours de la dernière saison, et la plus basse soumission a été celle de MM. McNamee et Simpson, aux prix suivants :—

Sur la route d'alignement et du côté nord du chenal ouest, déposé à l'aqueduc, 6 centins par verge cube, en eau profonde 12 centins, aux quais et cales, déposé en eau profonde, 11 centins par verge cube.

La quantité draguée a été comme suit :—

Sur la route d'alignement et du côté nord du chenal ouest, déposé à l'aqueduc, à 6 centins par verge cube...... ..	7,906
Sur la route d'alignement et du côté nord du chenal ouest, déposé en eau profonde, à 12 centins par verge cube.	30,100
Quai d'Elias Rogers et Cie, à 11 centins par verge cube...	13,315
Quai de la rue Yonge, côté ouest, à 11 centins par verge cube..	558
Elévateur n° 2, Grand-Tronc, à 11 centins par verge cube.	1,234
Quai de Medler et d'Arnot, à 11 centins par verge cube...	880
Quai d'Adamson, à 11 centins par verge cube................	3,750
Quai de Dickson et d'Eddy, à 11 centins par verge cube...	449
Quai de Polson et Cie, à 11 centins par verge cube.........	4,479
Quai de la rue Princesse (26 verges déposées à l'aqueduc), à 11 centins par verge cube....................................	4,932
Total......	67,603

Il a été également enlevé plusieurs gros cailloux de la route d'alignement. Le montant total payé à l'entrepreneur a été de $7,805.32, y compris $645.61 qui devraient être payés par le conseil de ville, pour dragage occasionné par les dépôts des égouts des rues Yonge et Bathurst.

Comme le niveau de l'eau du lac Ontario est toujours bas, le dragage au chenal de l'ouest et dans la route d'alignement qui n'a pas été complété l'an dernier, devrait être continué pendant la prochaine saison.

Les réparations à l'habitation du gardien du phare et au quai de la Reine, y compris la construction d'un nouveau hangar pour les embarcations, ont été terminées dans le cours de la dernière saison.

Je demeure, votre obéisant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

M. A. B. Lee,
Président des Commissaires
du havre de Toronto.

LE SECRÉTAIRE de la commission du port de Toronto en compte avec les commissaires de ce port pour 1897.

DT.	$ c.	BILAN GÉNÉRAL. AV.	$ c.
Propriété des quais	43,073 72	Débentures (non échues)	15,000 00
Elévateur	10,250 00	Profits et pertes	39,447 63
Meubles de bureau	591 91		
Argent en banque	517 09		
Argent en mains	14 91		
	54,447 63		54,447 63

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1897.

W. R. HARRIS,
S. BRUCE HARMAN.
Auditeurs.

ARTHUR B. LEE, *président.*
J. J. GRAHAM,
F. S. SPENCE,
W. A. GEDDES,
WM GALBRAITH,
Commissaires.

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Maître de port et secrétaire.

TORONTO, 4 janvier 1898.

ÉTAT des recettes et des dépenses de la commission du port de Toronto, pour l'année 1897.

RECETTES.	$ c.	DÉPENSES.	$ c.
Argent en banque	5,425 11	Frais	286 50
Argent en mains	7 23	Prime et intérêt	875 00
Municip. de la ville, distribution d'eau.	66 67	Phares, bouées et balises	179 08
Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique.	5,000 00	Assurance	101 40
Intérêt sur dépôt	79 10	Salaires	1,770 00
Droits de port	8,883 79	Réparations générales	188 80
Vente de vieux matériaux	4 00	Réparations spéciales à la maison du quai de la Reine	1,099 36
		Impressions et papeterie	45 86
		Dépenses de bureau et loyer	777 15
		Dragage	8,479 56
		Intérêt sur montant à découvert	30 20
		Outils	25 39
		Honoraires d'ingénieurs	45 09
		" de solliciteurs	20 00
		Bons échus	5,000 00
		Mobilier de bureau	10 60
		Argent en banque	517 09
		Argent en mains	14 91
			19,465 90

Examiné et trouvé exact.

W. R. HARRIS,
S. BRUCE HARMAN,
Auditeurs.

TORONTO, 4 janvier 1898.

Dt. **Profits et pertes.** Av.

	$ c.		$ c.
Frais	286 50	Solde d'après le grand-livre	39,337 37
Prime et intérêt	875 00	Droits de port	8,883 79
Phares, bouées et balises	108 41	Intérêt sur dépôt	79 10
Assurance	101 40	Cie de ch. de f. Canadien du Pacifique.	5,000 00
Salaires	1,770 00		
Réparations générales	188 80		
Réparations spéciales	1,099 36		
Impressions et papeterie	45 86		
Dépenses de bureau et loyer	777 15		
Dragage	8,479 56		
Intérêt sur montant à découvert	30 20		
Outils	25 39		
Honoraires d'ingénieurs	45 00		
do de solliciteurs	20 00		
Solde au crédit	39,447 63		
	53,300 26		53,300 26

Examiné et trouvé exact.

W. R. HARRIS,
S. BRUCE HERMAN,
Auditeurs.

Toronto, 2 janvier 1898.

État de compte détaillé.

1897.		$ c.	$ c.
	Compte d'ameublement.		
1er janv	D'après le grand-livre, page 464	581 31	
18 fév.	1 caisse pour 4 cartes	10 60	
			591 91
	Compte de la propriété.		
1er janv	D'après le grand-livre, page 408		43,073 72
	Elévateur.		
1er janv	D'après le grand-livre, page 408		10,250 00
	Réparations générales.		
1er janv. } 7 fév. }	Réparations au quai de la reine	161 30	
23 mars	do aux phares	5 00	
27 mai	Nouveau mât	15 00	
10 août	3 enseignes pour le brise-lames	7 50	
			188 80
	Compte de réparations spéciales.		
	Reconstruction de la maison au quai de la reine		1,099 36
	Frais.		
	Honoraires des commissaires et auditeurs pour 1896		286 50
	Phares, bouées et balises.		
— avril	Réparation et peinturage des bouées	46 52	
Avril-déc.	Placer et relever les bouées	47 00	
3 mai	Avis aux marins et affichage	9 60	
21 do	Nouveaux feux et brûleurs pour les phares	28 00	
— déc.	Compte du gaz pendant la saison	43 56	
	Sondage dans le chenal	2 40	
20 mai	Enlever les troncs d'arbres	2 00	
		179 08	

ETAT DE COMPTE DÉTAILLÉ—*Fin.*

Date	Détails	$ c.	$ c.
	Compte de crédit.		
13 juin	Montant payé par la ville, d'après arrangement $ 66 67		
12 mai	Vente de vieux matériel 4 00		
		70 67	
	COMPTE D'ASSURANCE.		108 41
20 jan	Primes sur élévateur, phares, etc		101 40
	APPOINTEMENTS.		
31 déc	C. W. Postlethwaite, maître de port	1,020 00	
	Capit. William Hall, sous-maître de port	600 00	
	Capitaine Archibald Taylor, balance de gratification	150 00	
			1,770 00
	IMPRESSIONS ET PAPETERIE.		
18 jan	Arcade Printing Co., état de compte annuel	18 50	
	do 1,000 manifestes	3 50	
9 avril	Brown Bros., papier à lettres	2 25	
10 do	Grand et Toy, rame de papier tellière	3 50	
1er oct	Arcade Printing Co., en-têtes de comptes	1 00	
12 do	Davies et Cie, boîte de plumes d'acier	1 50	
31 déc	Menus frais, timbres, etc	15 61	
			45 86
	DRAGAGE.		
	McNamee et Simpson, à l'entreprise	7,805 32	
	Kivas Tully, honoraires d'ingénieur	390 24	
	Wm. Hamilton, commis pointeur	242 00	
	Annonce de soumissions	32 00	
	Coût de la rédaction du contrat	10 00	
			8,479 56
	FRAIS DE BUREAU.		
25 jan	Almanach des adresses de la ville	5 00	
25 do	Agendas, bureau principal et quai de la Reine	2 50	
4 fév	Réparation de casier	2 00	
1er mars	Montage de cartes	1 50	
13 do	1 album pour pièces justificatives	0 75	
7 avril	1 porte-carte	1 75	
— oct	Abonnement au *Globe*	5 00	
1er juin	Taxe d'eau au quai de la Reine	5 60	
5 juin	J. E. Ellis et Cie, réparation de l'horloge	2 25	
22 sept	Brown Bros, registre à copier les lettres	2 80	
— oct	Téléphones, bureau principal au quai de la Reine	90 00	
— nov	Loyer de bureaux pour un an	650 00	
— déc	Menus frais	8 00	
			777 15
	HONORAIRES D'INGÉNIEUR.		
12 janv	Rapport sur le dragage requis pour la saison	30 00	
18 juin	Surveillance de reconstruction au quai de la Reine	15 00	
			45 00
	HONORAIRES D'AVOCAT.		
19 fév	Conseils professionnels *re* cause en litige		20 00
	COMPTE D'OBLIGATIONS.		
1er juillet	Pour payer 5 obligations échues		5,000 00
	PRIME ET COMPTE D'INTÉRÊT.		
2 juillet	Pour 6 mois d'intérêt sur 20 obligations	500 00	
31 déc	do do 15 do	375 00	
			875 00
	COMPTE D'INTÉRÊT.		
20 juin	Intérêt sur dépôt en banque	68 40	
30 nov	do do	10 70	
	Compte de débit.	79 10	
Juillet à oct.	Intérêt sur surplus de traite	30 20	
			48 90

ETAT COMPARATIF—Articles arrivés par steamers et navires pendant les années 1896 et 1897.

Description des articles.	1896.	1897.	Description des articles.	1896.	1897.
Marchand. en général . ton'x	13,768¾	14,198½	Fruit ....sacs.	313	15
Houille .. .. "	153,094	128,217	Briques réfractaires	47,000	23,400
Pierre de lac ....toises	1,565½	1,847½	Briques communes	237,000	150,000
Pierre à bâtir .... .ton'x	6	....	Bois de serv. . pds m. de pl.	1,005,000	255,000
Sable de moulage ..... "	... .	349	Grain	121,800	100,040
Fruits .... brls	4,979	2,658	Moutons et porcs.	... .	27
do .... boîtes	7,807	12,908	Chev., b. à cornes, et voit..	176	176
do .... paniers	239,086	555,088			

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Maître de port.

TORONTO, 1er janvier 1898.

ANNEXE N° 4.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1897.

(*En vertu de la* 38*e Victoria, chapitre* 55, *article* 14.)

QUÉBEC, 3 janvier 1898.

A l'honorable L. H. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du port de Québec en 1897.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint (marqué A) de l'ingénieur en chef, M. St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du port exécutés l'année dernière sous sa direction, aux additions et réparations qui leur ont été faites, ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAIS.

Le rapport ci-joint (marqué B) du gardien de quais, M. Jas. F. Golden, donne les renseignements ordinaires sur le nombre des navires qui ont utilisé le bassin Louise, des cargaisons chargées et déchargées, des voyageurs débarqués au département de l'immigration, et sur le commerce qui s'est fait dans cette partie des propriétés des commissaires durant l'année 1897.

RAPPORT DU MAÎTRE DE PORT.

Le rapport (marqué C) du maître de port, M. James C. Sullivan, donne des renseignements sur l'ouverture et la clôture de la navigation, la formation de la glace, la disposition du lest, etc. Les commissaires sont heureux de constater que durant la dernière saison on n'a permis de jeter aucun lest dans le port, tout le lest étant utilisé pour les propriétés des commissaires.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES.

Le seul changement de quelque importance qui se soit produit dans les propriétés affermées par les commissaires provient du fait que le grand dépôt de houille occupant la moitié du brise-lames, où s'arrêtent tout les paquebots d'immigrants et de la malle océanique pour y débarquer leurs cargaisons et leurs passagers, était devenu un obstacle qui nuisait aux passagers et au trafic des docks. En conséquence, il a été décidé de ne pas renouveler le bail de MM. Geo. M. Webster et Cie, qui s'en servaient pour les fins mentionnées ci-dessus, mais on leur a alloué deux cent cinquante pieds de la façade du quai à l'extrémité orientale du bassin inférieur, ce qui fait également bien leur affaire.

Le magasin n° 11, sur la rue Dalhousie, ci-devant occupé par M. Wm Carrier, a été loué à M. Geo. Tanguay.

ÉLECTION PAR LES INTÉRÊTS MARITIMES.

A la réunion des commissaires tenue le 11 janvier, on a reçu un certificat des intérêts maritimes attestant que l'honorable John Sharples, M.C.L., avait été élu comme leur représentant à la place de feu William Rae et pour terminer le terme d'office non expiré de ce dernier.

PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE.

Durant l'absence en Europe du président (M. J. B. Laliberté), M. Narcisse Rioux a présidé aux séances, ayant été unanimement élu président intérimaire par le conseil.

VISITE DE L'HONORABLE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Le 27 juillet, l'honorable ministre des Travaux publics, avec son ingénieur en chef, M. Louis Coste, et accompagné du président et d'une nombreuse délégation des commissaires du havre de Québec, a visité et inspecté avec soin le bassin Louise, le brise-lames et le quai de la Pointe-à-Carcy, alors que l'on a profité de l'occasion pour soumettre à la sérieuse considération de l'honorable ministre la nécessité des travaux supplémentaires pour mener à bonne fin cette entreprise. Le parti s'est ensuite rendu à la Pointe-Lévis pour inspecter le bassin de radoub, et alors on a fortement insisté auprès du ministre sur l'urgence d'une augmentation de la superficie du bassin et sur la nécessité de donner à la rive sud de meilleures facilités de quaiage afin qu'elle puisse suffire aux exigences de son important commerce de madriers, lequel augmente tous les jours.

REVISION ET CODIFICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS.

Les lois et règlements des commissaires maintenant en vigueur étant, par la suite des temps, devenues obscurs et insuffisants pour les fins auxquelles ils avaient été destinés, il a été décidé de les reviser et de les refondre, en conservant ce qui est utile, en abrogeant les dispositions devenues surannées, et en incorporant le tout dans une loi qui sera nommée "Loi des Commissaires du Havre de Québec". Ce travail de revision et de codification est aujourd'hui considérablement avancé, et l'on espère qu'il sera prêt à temps pour être adopté durant la prochaine session du parlement.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

On a apporté beaucoup de soin et d'attention aux travaux de réparations, d'entretien et d'amélioration des diverses propriétés des commissaires afin de les mettre en excellente condition. Cette année, les dépenses dans ce but ont été plus élevées que d'ordinaire, vu que des réparations très considérables ont été faites à quelques-uns des quais et des magasins. Les détails de cette dépense sont comme suit:—

Quai de la Pointe-à-Carcy	$5,078 33
Quai des Indes Orientales	1,091 93
Quai du Grand-Tronc	548 72
Quai Wellington	289 91
Quai Atkinson	296 31
Quai Reynar	466 02
	$7,771 22

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef des explications sur la nature de ces réparations.

Havres et Navigation.

PROLONGEMENT DE LA POINTE-À-CARCY.

Ce prolongement est maintenant terminé, les défenses et les cales ayant été ajustées à l'encoffrement et les travaux de remplage étant achevés. La dépense totale, jusqu'au 1er janvier 1898, a été de $36,275.36.

RECETTES ET DÉPENSES.

Les recettes des commissaires durant l'année 1897 se sont élevées à soixante-quinze mille deux cent quatre-vingt-un dollars et neufs cents ($75,281.09)—une augmentation de $5,146.05—et les dépenses courantes ont été de quarante-trois mille soixante-huit dollars et quatre-vingt-quinze cents ($43,068.95), laissant un surplus de trente-deux mille deux cent douze dollars et quatorze cents ($32,212.14) sur les opérations de l'année.

Dans ce surplus de $32,212.14 se trouve comprise la somme de treize mille huit cent quarante-cinq dollars et quarante-huit cents ($13,745.48) pour loyer du terrain occupé par les bâtiments des émigrants.

COMPTE DU CAPITAL.

Ci-suivent les dépenses imputables au capital:—

Quai du brise-lames	$ 47	25
Améliorations du havre	713	[illegible]8
Barge *Hopper*	478	00
Approfondissement, Pointe-à-Carcy	3,125	59
Cure-môle et grue à vapeur	4,297	10
	$8,661	22

COUPE DE GLACE.

Quarante-trois mille quarante (43,040) blocs de glace destinés à la consommation locale ont été coupés durant l'hiver de 1896-97, une diminution de neuf mille deux cent soixante-un (9,261) blocs, comparée à la coupe de l'année précédente.

Au présent rapport sont annexés les divers tableaux contenant les renseignements fournis chaque année à votre département au sujet du port, ainsi qu'un état complet des comptes des commissaires pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier.

A.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

QUÉBEC, 3 janvier 1898.

M. JAMES WOOD,

Secrétaire-trésorier, commission du port.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les divers travaux faits dans le cours de la saison de 1897.

DOCKS DE LA PRINCESSE-LOUISE.

Le mur du quai, formant le côté sud du port de marée, est maintenant terminé.

La balance des défenses et des cales ayant été ajustée à l'encoffrement durant la dernière, saison et le remplissage de l'espace entre le nouvel encoffrement et le vieux

quai de la Pointe-à-Carcy ayant été amené jusqu'au niveau du couronnement et nivelé, cinq mille tonnes de matériaux fournis par le lest des navires ayant été employées à cette fin, une plate-forme à charbon de trois cents pieds sur cinquante (300 x 50) a été posée sur la superficie obtenue en remplissant l'espace compris entre le nouvel encoffrement et le quai de la Pointe-à-Carcy.

Durant l'hiver de 1896-97 on a fait des sondages s'étendant à au delà de cent pieds des façades des murs des quais dans le port de marée et les bassins à flot, et on a préparé un nouveau plan indiquant les profondeurs de l'eau.

Cinq poteaux d'amarrage en fonte ont été substitués aux poteaux en bois qui restaient dans le mur du quai du port de marée; aussi trois poteaux d'amarrage en fonte ont été placés dans des positions avantageuses sur le brise-lames. Un certain nombre de poteaux d'amarrage en bois, le long de l'encoffrement du nord, ont été renouvelés durant la dernière saison.

Les réparations de la voie ferrée ont eu pour résultat le retassement des traverses sur toute la longueur des voies, le remplacement de 700 traverses défectueuses et le renouvellement d'un certain nombre de rails.

Quatre nouvelles échelles de chaîne ont été placées sur le brise-lames, les madriers du quai en avant du vieux bâtiment de l'immigration ont été renouvelés et l'espace en dessous a été rempli de lest de navire, quatre cent cinquante tonnes de lest de navire ayant été employées à cette fin et pour niveler des parties de la levée Louise. Les hangars à marchandises du mur en aile ont été mis en bon ordre et peinturés, ainsi que la rotonde du mur en aile, le pont et les barrières d'entrée; le chemin de madriers entre le pavage en brique a été renouvelé. Les déversoirs pour régulariser la profondeur de l'eau dans le bassin intérieur ont été réparés et sont maintenant en bon état. Le dragueur a travaillé dans le bassin de marée depuis le 18 août jusqu'au 8 novembre, et durant ce temps il a enlevé 10,000 verges cubes de matériaux dont la vase formait la majeure partie.

QUAI DE LA POINTE-À-CARCY.

Le front septentrional de ce quai, contigu au magasin n° 1 des C. H. Q., sur une longueur de 150 pieds, a été démoli et reconstruit, et une quantité considérable de lest de navire a été employée à niveler la surface du quai à son extrémité orientale.

Les fronts des quais de la Pointe-à-Carcy et autres quais entourant le bassin des commissaires ont été recouverts de madriers, et les défenses ont été renouvelées lorsqu'elles étaient défectueuses.

QUAI DES INDES ORIENTALES.

La sablière de fondation le long du côté sud du magasin n° 6 des commissaires du havre de Québec a été renouvelée ainsi que les poteaux de charpente jusqu'au premier étage; la sablière supportant les poteaux du milieu a été nivelée en certains endroits, et les poteaux du rez-de-chaussée ont été remplacés par de plus gros. Toutes les poutrelles brisées ont été remplacées et le magasin a été généralement renforcé. La surface du quai, entre les magasins n°s 5 et 6, a été élevée au même niveau que le devant du quai, remplie et planchéiée. Une nouvelle fondation a aussi été placée sous la maison de pesage et la balance a été mise en bon état.

Une partie de la sablière de fondation et un certain nombre de poteaux et de poutrelles dans le magasin n° 5 ont été renouvelés, et les côtés sud et ouest de la toiture ont été recouverts de tôle galvanisée.

QUAIS DU GRAND-TRONC ET WELLINGTON.

L'étendue de surface en avant du hangar à marchandises sur le quai Wellington a été macadamisée et la surface du quai entre le hangar et le fleuve a été planchéiée. Le chemin conduisant au quai du Grand-Tronc a aussi été macadamisé et la partie du quai à la tête de l'éboulement a été remplie et planchéiée. Un certain nombre des défenses sur les faces des deux quais ont été renouvelées et la propriété en général a été mise en bon ordre.

QUAI ATKINSON.

Sur ce quai, les défenses défectueuses ont été remplacées et un nouveau trottoir a été posé dans la rue Dalhousie le long des faces des quais Atkinson et Marmette

QUAI REYNAR.

Les fondations de la maison de pesage sur ce quai ont été réparées et le bâtiment. a été recouvert en tôle du Canada. Un nouvel abord du quai a été construit en madrier, les hangars à houille ont été réparés, et un trottoir a été posé le long de la rue Champlain. La face du quai a aussi été mise en bon état.

Les bâtiments des commissaires ont été peints lorsque cela est devenu nécessaire, y compris les bureaux dans le bâtiment n° 4 occupés par MM. Verret, Stewart et Cie. Les bureaux occupés par les commissaires ont été aménagés et modernisés, peints et recouverts de papier à tentures, et munis de voûtes incombustibles et d'autres améliorations dont le besoin se faisait vivement sentir.

Le pont tournant du mur en aile a fonctionné pour la première fois le 14 avril.

Les portes d'entrée ont été fermées pour la première fois le 10 mai et ont fonctionné jusqu'au 21 novembre.

Le pont tournant a fonctionné en dernier lieu le 1er décembre, date à laquelle le bassin intérieur a été recouvert de glace.

Les portes d'entrée n'ont pas été ouvertes pour la marée du matin du 21 août, pour la marée du soir du 23 août, et la marée du matin du 18 octobre, l'eau ne s'étant pas élevée assez haut pour cela.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ST. GEORGE BOSWELL,

Ingénieur en chef.

B.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,

QUÉBEC, 3 janvier 1897.

M. JAMES WOOD,

Secrétaire-trésorier, commission du port,

Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le trafic des docks et du quai Louise.

Durant la saison 51 steamers de malle océaniques, de cent cinquante-deux mille quatre cent quatre-vingt-un (152,481) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour débarquer des immigrants, du bagage, etc., et quatre mille trois cent quatre-vingt-dix-sept (4,397) tonnes de fret pour Québec et l'ouest.

Vingt-sept (27) steamers de quatre-vingt-deux mille cent huit (82,108) tonneaux enregistrés ont débarqué mille deux cent une (1,201) tonnes de fret pour Québec et ont débarqué leurs immigrants.

Vingt-trois (23) steamers océaniques, de cinquante et un mille huit cent neuf (51,809) tonneaux enregistrés, ont débarqué quinze mille cinq cent soixante (15,560) tonnes de fret.

Vingt-trois (23) steamers, de vigt-cinq mille quatre cent dix (25,410) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour décharger leurs cargaisons complètes de quarante-quatre mille sept cent douze (44,712) tonnes de houille.

Huit (8) voiliers, de six mille six cent soixante-quatre (6,664) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour décharger leurs cargaisons complètes de six mille six cent vingt-quatre (6,624) tonnes de houille, et quarante-quatre (44) barges et goélettes de quatre mille huit cent soixante-neuf (4,869) tonneaux enregistrés, ont déchargé six mille neuf cent cinquante-trois (6,953) tonnes de houille.

Huit (8) voiliers, de mille sept cent quatre-vingt-six (1,786) tonneaux enregistrés, ont débarqué mille neuf cent soixante-sept (1,967) tonnes de mélasse.

Trois (3) voiliers, de deux mille un (2,001) tonneaux enregistrés, ont débarqué mille huit cent (1,800) tonnes de sel.

Seize (16) steamers des ports du golfe, de mille cinq cent soixante-huit (1,568) tonneaux enregistrés, ont débarqué deux cent quatre-vingt-quatorze (294) tonnes de marchandises.

Dix-huit (18) voiliers, de seize mille quatre cent quatre-vingt-huit (16,488) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour prendre des cargaisons complètes de bois de construction, madriers, etc.

Treize (13) steamers, de vingt-trois mille soixante-six (23,066) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour prendre des cargaisons complètes de bois de construction, madriers, etc.

Quarante-trois (43) steamers, de cent quatre mille cent quarante-quatre (104,144) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour prendre des cargaisons partielles de bois de construction, madriers, etc.

Cinq (5) steamers, de quatorze mille trente-quatre (14,034) tonneaux enregistrés, se sont servis des docks pour embarquer deux mille deux cent quarante-deux (2,242) têtes de bétail et compléter leur chargement avec des madriers, etc.

Seize (16) steamers des ports du golfe, de mille cinq cent soixante-huit (1,568) tonneaux enregistrés, se sont aussi servis des docks pour charger cinq cent vingt-huit (528) tonnes de marchandises.

Le trafic de surface a exigé l'emploi de quatre mille treize (4,013) wagons de chemin de fer.

TRAFIC DES IMMIGRANTS.

Dans le cours de la dernière saison, les différents steamers océaniques ont débarqué sept mille six cent cinquante-quatre (7,654) passagers d'entrepont à la station des immigrants, docks Louise, qui furent expédiés à leur destination par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

On n'a tenu aucun compte des passagers de première classe.

Les navires suivants, qui avaient subi des accidents pendant leur traversée, furent logés dans les docks Louise, où, après avoir dans certains cas déchargé leur cargaison en totalité ou en partie, et après avoir réparé leurs avaries, ont rechargé et continué leur voyage vers la mer :—

SS. *Arcadia*, SS. *Strathgarry*, SS. *Derwent Holme*, SS. *Simonside*, SS. *Eveline*, SS. *Arabia.*

Le SS. *Turret Cape* s'étant échoué sur la batture de Saint-Vallier, après avoir été renfloué il a été remorqué dans le bassin Louise et la majeure partie de sa cargaison a été débarquée. Il a été mis plus tard dans le bassin de radoub, où il se trouve actuellement.

Les hangars à marchandises sur le mur transversal sont utilisés pendant les mois d'hiver pour emmagasiner des grains, du sel, etc., que les propriétaires sont obligés d'enlever avant l'ouverture de la navigation.

A partir du 20 novembre les docks servent de quartiers d'hiver à un grand nombre de navires de tonnage divers, qui y trouvent des quartiers sûrs jusqu'à l'ouverture de la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAS. F. GOLDEN,

Gardien du port.

C.

QUÉBEC, 6 janvier 1898.

M. JAS. WOOD,
Secrétaire-trésorier, commission du port,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que durant la dernière saison vingt (20) voiliers ont déchargé cinq mille huit cent quatre-vingt-quinze (5,895) tonnes de lest sur les propriétés de la commission, comme suit :—

	Tonnes.
Quai de la Pointe-à-Carcy	5,115
Quai du brise-lames	630
Bassin intérieur	150
	5,895

Le coût de ce lest a été de quatre cent trente-neuf dollars et dix cents ($439.10), soit une moyenne de sept cents et demi la tonne. Il y a eu une diminution de neuf (9) navires sur lest et de deux mille sept cent quarante et une (2,741) tonnes de lest cette année comparée à 1896.

Quatre cents exemplaires des règlements du port ont été distribués aux navires qui ont fréquenté le havre durant la saison de la navigation, et ces règlements ont été rigoureusement mis en nigueur, une poursuite ayant été instituée pour infraction au règlement relatif à l'espace d'eau libre.

On a affiché dans les endroits convenables des défenses de décharger des rebuts de toute sorte dans le port, et l'on prend toutes les précautions possibles pour empêcher la violation de ce règlement de la commission.

En sus de la besogne courante du bureau, cent quatre-vingt-dix-sept (197) steamers et trente-six (36) voiliers ont été installés dans les docks Louise.

Suit un mémoire au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, ainsi que de la formation de la glace dans le port de Québec pour l'année 1897.

Le 7 avril, trois (3) goélettes sont arrivées des paroisses d'en bas, chargées de bois de chauffage.

La glace dans le bassin de marée et le bassin à flot s'est brisée le 20 avril, cinq (5) jours plus tôt que l'année dernière.

La glace de la rivière Saint-Charles est partie le 24 avril ainsi que le pont de glace de l'île d'Orléans.

La glace du Cap Rouge est descendue le 16 avril.

La glace du lac est descendue le 21 avril, et le steamer *Polino* est monté à Montréal le même jour.

Le vapeur *Montréal*, de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, est arrivé le 25 avril, cinq jours plus tôt que l'année dernière.

Le steamer *Montezuma* est le premier vapeur océanique qui soit arrivé de la haute mer, et il est arrivé le 29 avril ; le premier voilier arrivé de la mer dans le port est le navire *Hoveding*, arrivé le 22 mai.

Le dernier paquebot transatlantique qui ait quitté le port a été le steamer *State of California* le 22 novembre.

Le dernier vapeur marchand, le *Loango*, est parti le 27 novembre.

Le dernier voilier, la barque *Stratford*, a quitté le port le 17 novembre.

La glace s'est formée sur le bassin Louise le 17 décembre, sur la rivière Saint-Charles le 22 décembre, et entre l'île d'Orléans et la terre ferme le 5 janvier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES C. SULLIVAN.

Maître de port.

Havres et Navigation.

Mouvement du cabotage pour la saison de 1897 (tel que rapporté à ce bureau).

——	Nombre.
Cargaison de goélettes	460
do bateaux	492
do chalans	74
do vapeurs	314
Droits de tonnage	390,347
Hommes d'équipage	17,770
Passagers	99,377

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 31 décembre 1897.

COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC.

ÉTAT comparatif des recettes de la commission pour les années 1896 et 1897.

——	1896.	1897.	Différence en 1897.	
	$ c.	$ c.	$ c.	
Droits de tonnage	12,558 17	14,352 87	1,794 70	Augmentati'n
do d'importation	3,547 43	3,246 78	300 65	Diminution.
do d'exportation	4,515 70	5,631 69	1,115 99	Augmentati'n
do de port	2,392 10	2,406 17	14 07	do
Intérêt	45,347 73	47,789 22	2,441 49	do
Recettes provenant de propriétés	360 33	450 21	89 88	do
Terrains de grève et en eau profonde	1,406 11	1,397 90	8 21	Diminution.
Divers	7 47	6 25	1 22	do
	$70,135 04	$75,281 09	$5,146 05	Augmentati'n

DT. **RECETTES ET DÉPENSES.** AV.

1897.		$ c.	1897.		$ c.
31 Déc.	Droits de tonnage	14,352 87	31 Déc.	Appointements des employés	8,249 80
	" d'importation	3,246 78		" sténographes	396 50
	" d'exportation	5,631 69		Frais judiciaires	925 83
	" de havre	2,406 17		" de notaires	141 80
	Recettes provenant des propriétés	47,789 22		Dépenses sur les propriétés	25,975 53
	Terrains de grève et en eau profonde	1,397 90		Vacations des commissaires	2,075 00
	Intérêt	450 21		Feux d'alignement	80 00
	Divers	6 25		Rapports et annexes pour 1896	416 00
				Auditeurs pour 1896	200 00
				Peinture et papier à tenture des bureaux	554 44
				Crépissage des bureaux	213 65
				Constructions des voûtes	372 00
				Plombage	129 70
				Réparation de la toiture	71 34
				Ameublement	442 11
				Téléphones des bureaux	60 50
				Couvertures des bannes	33 00
				Cie de téléphone	125 00
				Enlèvement de la neige	75 00
				Bois de construction, usage général	60 00
				Quincaillerie	183 70
				T. Gendreau, Saint-Thomas, rapport de navires sur lest	50 00
				Maître de port, service à Québec	180 50
				Divers	2,057 55
				Excédent	32,212 14
		$75,281 09			$75,281 09

NOTE.—Compris dans cet excédent de $32,212.14 se trouve la redevance annuelle non réglée de $13,845.48 du ministère de l'intérieur, pour loyer du terrain occupé par les bâtiments d'immigration.

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 3 janvier 1898.

Bilan du 31 décembre 1897.

Dt.

	$ c.	$ c.
Mobilier de bureau		3,591 97
Somme au débit des concessionnaires de terrains de grève		42,438 35
Somme au débit de *Divers* pour loyers, quaiage, etc		8,013 88
Réclamations contre l'Etat		167,801 59
Quai du brise-lames		225,563 08
Quai de la Pointe-à-Carcy		288,907 40
do des Indes		48,552 99
do du Grand-Tronc		15,740 32
do Wellington		86 541 85
do Atkinson		51,103 20
do Reynar		9,918 29
Prolongement de la Pointe-à-Carcy		86,275 36
Travaux du port— Rivière Saint-Charles		3,116,918 15
Argent en caisse	748 98	
do en banque	25,527 08	
		26,276 06
Chalan à clapets et drague		9,955 68
Vérins		394 87
Ancre		264 38
Outils		2,418 30
Comptes à recevoir		514 55
Compte en souffrance—		
Loyers de novembre et décembre	1,924 93	
Arrérages sur concessions, du 24 juin au 24 déc.	984 24	
		2,909 17
		4,194,099 44

Av.

	$ c.	$ c.
Terrains de grève et en eau profonde		56,539 64
Receveur général		43,380 00
Comptes en circulation		576 16
Débentures du port de Québec		3,612,802 42
Profits et pertes		480,801 22
		4,194,099 44

JAMES WOODS, *secrétaire-trésorier*.

Nous certifions par le présent que nous avons examiné les livres et papiers de la commission du port de Québec jusqu'à la date du 31 décembre 1897, et que le présent bilan est exact.

A. J. MESSERVEY, NAP. MATTE, } *Auditeurs.*

QUÉBEC, 27 janvier 1898.

État de l'actif et du passif d'après le bilan jusqu'à date.

1897.	Actif.	$ c.	$ c.
31 déc.	Biens-fonds—		
	Quai du brise-lames	225,563 08	
	do de la Pointe-à-Carcy	288,907 40	
	do des Indes	48,552 99	
	do du Grand-Tronc	15,740 32	
	do Wellington	86,541 85	
	do d'Atkinson	51,103 20	
	do de Reynar	9,918 29	726,327 13
	Travaux du havre		
	Rivière Saint-Charles		3,116,918 15
	Quai de la Pointe-à-Carcy—		
	Approfondissement du côté intérieur		86,275 36
	Argent—		
	En caisse	748 98	
	En banque	25,527 08	
			26,276 06
	In *re* terrains de grève et en eau profonde—		
	Capital au débit *Divers*	36,690 27	
	Arrérages d'intérêt le 24 juin	5,748 08	
	do le 24 décembre	984 24	
			43,422 59
	Loyers, quaiage, etc.—		
	Divers d'après le bilan	8,013 88	
	Loyer pour novembre et décembre	1,924 93	
			9,938 81
	Réclamat. contre le gouvernement fédéral		167,801 59
	Chalan à clapets et drague		9,955 68
	Vérins		394 87
	Ancres		264 38
	Outils		2,418 30
	Comptes à recevoir		514 55
	Mobilier de bureau		3,591 97
			4,194,099 44

1897.	Passif.	$ c.	$ c.
31 déc.	Débentures du port de Québec	3,612,802 42	
	Receveur général	43,380 00	
	Comptes en circulation	576 16	3,656,758 58
	Surplus, composé comme suit—		
	Terrains de grève et en eau profonde	56,539 64	
	Profits et pertes	480,801 22	537,340 86
			4,194,099 44

JAMES WOODS, *secrétaire-trésorier.*

Nous certifions par le présent que nous avons examiné l'état de l'actif et du passif de la commission du port de Québec pour l'année 1897, et que nous l'avons trouvé exact.

Québec, 27 janvier 1898.

A. J. MESSERVEY, } *Auditeurs.*
NAP. MATTE, }

COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 27 janvier 1897.

Au président et aux commissaires,
Commission du port de Québec.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons examiné les livres et les pièces justificatives de la commission pour l'année 1897, et nous sommes heureux de déclarer que nous avons trouvé le tout en bon ordre.

Nous devons remercier le secrétaire-trésorier de nous avoir donné toutes les facilités possibles.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

A. J. MESSERVEY,
NAP. MATTE,
Auditeurs.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

BELLEVILLE, 12 janvier 1897.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—La commission du port de Belleville a l'honneur de présenter sous ce pli un état des recettes et des dépenses du service du port pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Egalement inclus se trouve le rapport du maître de port pour la même période.

La somme dépensée pour amélioration du havre est pour travaux faits sur la rive occidentale de la rivière relativement au mur et à la levée de la rivière. Ces travaux sont d'une nature très solide et très permanente et comprennent le déblaiement de 860 verges cubes du vieux dock, environ 200 verges cubes de cailloux, le sautage et l'enlèvement de 377 verges cubes de roches du lit de la rivière, l'excavation et la construction de 404 pieds linéaires de mur neuf. Le mur est surmonté d'un couronnement très lourd dont le minimum d'épaisseur est de 12 pouces et le minimum de largeur de trois pieds.

Le mur est maintenant achevé sur une longueur de 700 pieds le long de la rive ouest de la rivière, ce qui empêchera sans doute le débordement de la rivière et l'inondation de cette partie de la ville en contenant la rivière en dedans de ses rives.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEORGE WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre de Belleville.

Canada, province d'Ontario, comté de Hastings, savoir : } Pour le rapport des commissaires du port de Belleville pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement :

1. Que je suis président de la commission du port de Belleville.
2. Que l'état ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la commission du port de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1897.
3. Que cet état, tel qu'il est dressé, est exact et fidèle.
4. Que, au meilleur de ma connaissance et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l'*Acte du Canada concernant la preuve*, 1893.

GEO. WALLBRIDGE.

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 13e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1897.

GEORGE DENMARK,
Commissaire, etc.

État des recettes et dépenses de la commission du port de Belleville, Ont., pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Dr.

Recettes.	$ c.	$ c.
Droits de port perçus durant l'année d'après l'état du maître de port	2,240 10	
Loyer de la maison sur le bord de la rivière	30 00	
		2,270 10
Balance en caisse au 1er janvier 1897		2,005 96
		4,276 06

Av.

Dépenses.	$ c.	$ c.	$ c.
Piles—Réparations et renouvellement		124 45	
Bouées—Placement, enlèvement et peinturage		13 49	
Estacades—Ouverture et enlèvement		100 00	
Améliorations du havre—			
Construction du mur et de la levée, côté ouest de la rivière		1,257 35	
Appointements—			
Maître de port	$600 00		
Commis	54 00		
		654 00	
Dépenses de bureau—			
Loyers	$18 00		
Frais de port et papeterie	6 25		
Combustible	4 15		
		28 40	
			2,177 69
Balance en caisse			2,098 37
			4,276 06

BELLEVILLE, 11 janvier 1898.

A l'honorable ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le soussigné, maître de port à Belleville, a l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'année 1897.

La navigation dans le port de Belleville, s'est ouverte le 13 avril et terminée le 1er décembre.

		$	cts
Droits d'importation sur	12,347 tonneaux de houille....	$1,234	70
do	261,563 pieds de bois...........	13	08
do	111½ tonneaux de sel.........	11	15
do	100,000 lattes......................	1	25
do	62 tonneaux de ciment..........	6	20
do	323 cordes de bois..	16	15
do	325 tonneaux de poussière de houille	32	50
do	226 tonneaux de glaise à poterie	13	56
do	5 tonneaux de charbon de bois	0	50
do	4,000 bardeaux.....................	0	10
do	1,026 ton. de marchandises....	102	60
		$1,431	79

		$	cts
Droits d'exportation sur	grumes et bois de construction.	$656	46
do	253,000 pieds de bois............	12	65
do	6,000 bardeaux	1	80
do	31½ tonnes d'huile de charbon.	3	15
do	29,500 boisseaux de seigle	36	84
do	23,093 boisseaux de pois..........	29	79
do	8,412 boisseaux d'avoine........	10	52
do	581 tonneaux de marchandises	58	10
		$808	31

Droits perçus durant la saison :—

	$	cts
Montant provenant des importations..........................	$1,431	79
do exportations................................	808	31
	$2,240	10

Le montant des droits d'importations accuse une légère augmentation sur l'année dernière.

Les droits d'exportations sont moindres que l'année dernière, vu qu'il a été amené moins de bois en grume et autres bois de la rivière Moira que les années précédentes.

L'eau ayant été moins haute, on a, durant cette saison, éprouvé moins de difficulté à atteindre ce port, mais il faudra faire encore beaucoup de dragage pour améliorer la navigation du havre.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. COLLINS,
Maître de port.

Canada,
Province d'Ontario,
Comté de Hastings,
savoir :

Rapport du maître de port de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Je, Daniel Collins, maître de port de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement :

1. Que je suis maître de port de Belleville.

2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du port de la cité de Belleville pendant l'année expirée le 31 décembre 1897.

3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l'*Acte du Canada, concernant la preuve*, 1893.

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 12[e] jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1898.

D. COLLINS,
Maître de port.

GEORGE DENMARK,
Commissaire, etc.

ANNEXE N° 6.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DES TROIS-RIVIÈRES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

TROIS-RIVIÈRES, QUÉ., 15 janvier 1897.

F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, un état des recettes et dépenses de la commission pour l'année terminée le 31 décembre 1897. J'inclus également un état du commerce et de la navigation pour le port et le district de Trois-Rivières pendant la même année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Respectueusement à vous,

GEORGE BALCER,
Secrétaire.

Havres et Navigation.

Relevé du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières durant l'année 1897.

TRAFIC OCÉANIQUE.

Relevé des navires entrés au port.	No.	Tonnes.	Relevé des navires sortis du port.	N°	Tonnes.
Total des arrivages	49	79,689	Total des navires partis	49	79,689
Vapeurs	42	72,930	Anglais et canadiens	44	74,425
Voiliers	7	6,759	Norvégiens	5	5,264
	49	79,689		49	79,689

PORT DES TROIS-RIVIÈRES.

Arrivés.			Sortis.		
Vapeurs	33	56,825	Ports des provinces maritimes	2	2,364
Voiliers	3	3,226	do de l'intérieur	4	2,570
			do de la Grande-Bretagne	29	53,606
			do de l'Australie	1	1,511
	36	60,051		36	60,051

PORTS EXTÉRIEURS—BATISCAN.

Vapeurs	3	4,680	Grande-Bretagne	5	6,788
Voiliers	2	2,108			
	5	6,788		5	6,788

LAC SAINT-PIERRE—PIERREVILLE, LOUISEVILLE

Vapeurs	6	11,425	Grande-Bretagne	7	12,562
Voiliers	2	1,425	France	1	288
	8	12,850		8	12,850

TRAFIC DES ÉTATS-UNIS.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux de canaux des Etats-Unis	561	52,742
Barges du Canada	5	535
Total	566	53,277

TRAFIC LOCAL.

Bateaux, non enregistrés	140	....
Goélettes	9	786
Barges	62	6,424
Bateaux à vapeur et remorqueurs	200	20,660
Total	411	27,870

Relevé du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières durant l'année 1897—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

	Nombre.	Tonnage.
Port des Trois-Rivières, navires de long cours	36	60,051
Ports extérieurs : Batiscan, "	5	6,788
" lac St-Pierre, "	8	12,850
Barges américaines	566	53,277
Cabotiers	411	27,870
Total	1,026	160,836

Recettes et dépenses de la Commission du port de Trois-Rivières, pour l'année 1897.

Recettes.

Mois.	Perception des droits de port. — Bureau des commissaires. — Drofts de tonnage sur navires.	Bureau des commissaires. — Sur marchandises. — Arrivée.	Bureau des commissaires. — Sur marchandises. — Départ.	Bureau des commissaires. — Commutation.	Bureau des commissaires. — Loyer de quai et mouillage.	Douane. — Droits de tonnage.	Douane. — Sur marchandises. — Arrivée.	Douane. — Sur marchandises. — Départ.	Douane. — Droit de mouillage.	Produits de — Vente de débentures.	Produits de — Billets émis.	Produits de — Autres sources.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janvier	13 50	7 15	37 92									
Février	5 35	124 22	22 59									
Mars		30 35										
Avril												
Mai	11 44		0 10									
Juin	1 83	7 00	0 70		0 75							
Juillet	45 07	2 99	10 00		3 00	850 00	550 00	580 00	20 00			
Août	56 22	13 31	15 41		17 62							
Septembre	135 46	90 46			20 40							
Octobre	13 23	187 43			10 10							
Novembre	17 69	161 44	61 46	30 00	1 20							
Décembre	343 73	50 93	85 22	1,220 00	201 50	1,544 92	330 35	1,731 51	70 63			
	643 52	675 28	233 40	1,250 00	254 57	2,394 92	880 35	2,311 51	90 63			

Récapitulation.

Bureau des commissaires—

Droits de tonnage	$ 643 52	
Droits de port, arrivée	675 28	
Droits de port, départ	233 40	
Commutation	1,250 00	
Loyer et mouillage	254 57	
		$ 3,056 77

Douanes—

Droits de tonnage	$ 2,394 92	
Droits de port, arrivée	880 35	
Droits de port, départ	2,311 51	
Mouillage	90 63	
		$ 5,677 41

Total des recettes	$ 8,734 18	
Dépôt à la banque et argent en caisse le 1er janvier 1897	5,754 90	
		$ 14,489 08

RECETTES et dépenses de la Commission du port de Trois-Rivières, pour l'année 1897.—*Suite.*

DÉPENSES.

Mois.	Dépenses d'administration.						Dépenses imputables au						
	Dépenses courantes.	Appointements et commission.	Loyer.	Impressions et papeterie.	Dépenses de voyages et autres.	Remboursements.	Bureau de l'ingénieur.	Réparations.	Compte de construction	Compte de propriété.	Compte d'intérêt.	Divers.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janvier	40 94	123 33		6 00	8 50	L	4 65	27 35			1,012 50	405 00
Février	15 00	123 33	100 00	22 80								
Mars	48 80	123 33			68 70		2 75	31 70	102 75			
Avril	18 87	123 33			10 80			36 64	275 84			
Mai	29 74	123 33		43 85	45 70	L	2 25	27 95				
Juin	15 55	123 33			59 35			45 57	505 36			
Juillet	42 58	123 33	61 00	6 00				39 30	662 42		1,012 50	202 50
Août	16 54	123 33				33 78		61 25				
Septembre	20 85	123 33	36 00			2 64		68 26				
Octobre	31 73	123 33				3 15		91 53				
Novembre	19 10	123 33				7 42		47 70				
Décembre	61 88	293 68		34 37				113 11				
	361 58	1,650 31	197 00	113 02	193 05	47 01	9 65	590 36	1,546 37	....	2,025 00	607 50

RÉCAPITULATION.

ADMINISTRATION—				
Dépenses courantes	$ 361 58			
Appointements et commissions	1,650 31			
Loyer	197 00			
Impressions et papeterie	113 02			
Dépenses de voyage et autres	193 05			
Remboursements	47 01			
		$ 2,561 97		
DÉBOURSÉS—				
Bureau de l'ingénieur	$ 9 65			
Réparations et travaux du havre en général	590 36			
Compte de construction	1,546 37			
		2,146 38		
Intérêt et débentures	$ 2,025 00			
Fonds d'amortissement de débentures	607 50			
		2,632 50		
			$ 7,340 85	
Dépôt à la banque et argent en caisse			7,148 23	
				$ 14,489 08

ANNEXE N° 7.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE SYDNEY-NORD POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

SYDNEY-NORD, 12 janvier 1898.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Sydney-Nord ont l'honneur de vous soumettre ci-joint un rapport des navires entrés dans le havre durant l'année expirée le 31 décembre 1897. Les commissaires actuels ne sont responsables que des chiffres relatifs au mois dernier.

L'expédition de la houille accuse une augmentation considérable sur les années précédentes et se répartit comme suit:—

	Tonnes.
Compagnie de Houille du Dominion	1,111,953
Association Minière Générale	233,000
Compagnie de Trans. et de Mines de la Nouvelle-Ecosse.	7,500
	1,352,453

		Tonnage.
Nombre de vapeurs océaniques	421	448,579
" " caboticrs	107	28,481
" navires	2	3,011
" barques	60	43,453
" brigantins	29	6,475
" goélettes	952	84,355
	1,571	614,354

Nombre d'hommes, 16,201.

WM. HACKETT,
Secrétaire, commission du havre.

ANNEXE N° 8.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE PICTOU POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

PICTOU, 18 janvier 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus les comptes des commissaires du havre, port de Pictou, pour l'année expirée le 31 décembre 1897, avec un mémoire de l'actif et du passif.

J'inclus également un relevé du percepteur de la douane pour ce port.

Je suis votre obéissant serviteur,

D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

COMPTE des recettes et dépenses au compte des droits de port à Pictou pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

1897.	RECETTES.	$ c.	$ c.
1er janv..	Solde à la banque de la Nouvelle-Ecosse	66 54	
31 déc....	Droits perçus pendant 1897	990 18	
			1,056 72
	DÉBOURSÉS.		
31 déc....	Payé au maître du havre, appointements pour l'année 1897	200 00	
31 do ...	Payé aux commissaires du havre en 1897	782 00	
31 do ...	Réserve à la banque de la Nouvelle-Ecosse p. payer les appointements du maître du havre pour l'hiver 1898, et p. livres blancs de reçus.	74 72	
			1,056 72
31 déc. ..	Solde à la banque de la Nouvelle-Ecosse	....	74 72

Certifié correct,

D. McDONALD,
Percepteur.

DOUANE,
PICTOU, 31 décembre 1897.

LA COMMISSION du port de Pictou en compte avec D. Sutherland, secrétaire.

1897.		$ c.	1896.		$ c.
26 fév..	Payé pour le quai à Trenton....	185 93	31 déc..	Solde..................	160 16
25 mai..	John McRae, baliser la riv.				
	de l'Ouest..............	8 00	1897.		
	W. McLean, travail aux	5 00			
4 juin .	bouées..................	1 00	31 déc..	Montant déposé au crédit	
	Pomper les bouées..........	0 50		des commissaires par le	
	John McLennan...........	4 10		percepteur de la douane,	
	D. Munro.................			pour l'année 1897........	782 00
	R. McKay, baliser la rivière	8 00		Balance due au secrétaire ..	10 82
10 juill..	de l'Ouest..............				
	John Dunbar, baliser la riv.	12 00			
	de l'Est.................				
	Robt. Dunbar, baliser la riv.	4 00			
20 " .	de l'Est..................	37 00			
	Str *Elsie*, compte de 1896...	28 00			
	Str *Elsie*..................	1 00			
8 sept..	Pomper les bouées..........	6 00			
13 oct..	D. Munro.................	1 75			
	Str *Bessie*................	3 00			
3 nov..	Dan Smith...............	10 00			
15 " .	Intérêt sur hypothèque.....	23 52			
	C. E. Fanner..............	116 50			
	Dépenses pour aller à Glasgow-Nord.............	3 50			
	C. Dwyer et Cie...........	3 20			
	Succ. J. Kitchin, à compte d'hypothèque...........	200 00			
	Wm. Carson..............	2 46			
31 déc..	Secrétaire pour année......	100 00			
	Montant au crédit des commissaires à la banque de la Nouvelle-Ecosse.	188 52			
		$ 952 98			$ 952 98

	Passif.				
	Pour hypothèq., suc. J. Kitchin.	176 00	31 déc..	Montant au crédit des commissaires à la banque de la Nouvelle-Ecosse..............	188 52
	R. G. Murray, balance sur quai de Trenton.............	195 41			
	Dûe D. Sutherland, secrétaire..	10 82			
		$ 382 23			

D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

PICTOU, 31 décembre 1897.

ANNEXE N° 9.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE EXPIRÉE DE 31 DÉCEMBRE 1897.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 22 janvier 1898.

Monsieur F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre de la commission du port de Montréal, chargée de l'administration du pilotage, et pour être communiqué à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant sur cette administration pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

L'état ci-joint donne les noms, les gains, etc., de tous les pilotes pour la dernière saison, et fait voir une augmentation de $3,205.70, soit environ 5 pour 100 comparativement à 1896, et n'eut été la perte des honoraires de pilotage sur environ 30 navires faite par les pilotes brevetés pendant la durée de la grève, en juin, le montant de $71,485 aurait été atteint, soit environ $2,000 de plus qu'en 1893, année durant laquelle les gains ont été les plus considérables que l'on ait constaté, savoir : $69,307.86.

Suit l'indication des différentes provenances du montant total des droits de pilotage reçus dans le cours de la saison :—

Vapeurs britanniques	$64,240 34	
Voiliers "	781 40	
		$65,021 74
Vapeurs étrangers	$ 3,610 70	
Voiliers "	109 25	
		$3,719 95

L'administration du pilotage a eu beaucoup d'occupation et d'anxiété l'année dernière. Durant la session du parlement le projet de constitution légale des pilotes, suivi de leur grève le 18 juin, a exigé beaucoup de soin et de réflexion de la part des commissaires. Après mûre délibération, à diverses assemblées tenues durant les mois d'avril et de mai, il a été décidé de s'opposer au projet de loi relatif à la constitution légale, comme n'étant pas nécessaire et étant contraire aux intérêts du commerce et de la navigation. En cela, les commissaires ont suivi la même ligne de conduite que celle qui avait été tenue en 1884, lorsque les pilotes ont d'abord tenté de se faire constituer légalement. Les commissaires ont confié leurs intérêts aux soins de leurs avocats, et ces intérêts ont été également surveillés avec soin par le président et d'autres membres de la commission lorsque le projet de loi a été soumis au comité des bills privés de la Chambre des Communes et du Sénat, respectivement. Le projet de loi, après avoir été considérablement amendé a été rapporté par le comité des bills privés de la Chambre des Communes, laquelle Chambre l'a voté en troisième délibération, mais il a été rejeté par le comité des bills privés du Sénat.

Le même jour, 18 juin, les 52 pilotes en service actif se sont mis en grève, et après six heures, ce soir-là, il a été impossible aux nombreux navires qui avaient besoin de leurs services de se procurer un seul d'entre eux jusqu'au samedi après-

midi, 26 juin. Durant cette semaine les commissaires ont siégé presque tous les jours pour s'occuper de la difficulté et pour faire le procès des pilotes qui refusaient de remplir leurs fonctions. Les représentants des intérêts maritimes considéraient que la situation était tellement grave qu'ils insistaient auprès des commissaires pour leur faire abroger certains de leurs règlements qui les gênaient dans l'examen et la distribution des brevets aux pilotes. Les règlements ont été abrogés, et des règlements amendés ont été envoyés pour être soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil, approbation qui, cependant, n'a pas encore été donnée. Des requêtes ont aussi été faites à l'effet de placer un plus grand nombre de bouées à certains points recommandés par l'ingénieur en chef de la commission, et notamment en aval du Platon. Ces recommandations ont également été expédiées au ministère de la marine et des pêcheries, qui les a approuvées dans le cours de l'automne.

Le résultat des procès qui ont eu lieu a été que huit pilotes ont été convaincus d'avoir refusé le service. Quatre d'entre eux ont été destitués de leurs fonctions de pilotes, et à la demande du ministère, la sentence a été suspendue dans les quatre autres cas. Dans chacun de ces cas demande a été faite pour un bref de *certiorari* et dans six cas la conviction a été infirmée par la cour supérieure pour la raison que le rapport de l'huissier relatif à la signification des assignations était irrégulier. Dans les deux autres cas la conviction a été maintenue, savoir: ceux de MM. Philippe Bélanger, de Lotbinière, et Prudent Beaudet, de Québec. Les six dont la conviction a été infirmée sont MM. Alexis Perreault, Jean Arcand, Joseph Sauvageau, Elzéar Belisle, tous de Deschambault; Louis Mayrand, de Sainte-Anne de la Pérade, et Honoré Dussault, de Sainte-Pétronille.

Joseph Pleau, de Sainte-Anne de la Pérade, a aussi subi son procès sous la même accusation, mais il a été acquitté; des plaintes du même genre avaient été portées contre plusieurs autres pilotes; mais, à la demande du ministre, on s'est abstenu de lancer les brefs de sommation.

L'expérience acquise dans ces circonstances démontre qu'en vertu des règlements, tels qu'ils existaient à l'époque de la grève et tels qu'ils existent encore aujourd'hui, les commissaires ont les mains liées et il leur devient absolument impossible d'agir, dans une crise comme comme celle qui s'est produite l'été dernier, de façon à protéger d'une manière satisfaisante les nombreux intérêts impliqués dans la navigation du Saint-Laurent. Si les commissaires eussent eu le pouvoir d'examiner et de breveter des hommes compétents, et l'on a de bonnes raisons de croire que le nombre de ces derniers est très considérable, il est plus que probable que la grève n'aurait pas eu lieu, ou du moins qu'elles n'aurait pas duré longtemps. Cette expérience a aussi fait ressortir très clairement les difficultés que les commissaires ont toujours éprouvées lorsqu'il leur a fallu entendre les procès des pilotes. Ces procès doivent nécessairement être jugés sans délai et d'une façon sommaire, sans quoi il serait impossible, dans bien des cas, de se procurer les déclarations de témoins essentiels.

Ces exigences causent fréquemment des irrégularités de procédure peu importantes qui, souvent, n'affectent pas les mérites de la cause. De semblables irrégularités fournissent cependant les raisons sur lesquelles sont basées les demandes de brefs de *certiorari*, et ces brefs sont presque invariablement maintenus. Lorsque les lois relatives aux commissaires ont été refondues en 1894, on a cru faire disparaître ces difficultés en décrétant que ces procès seraient régis par la partie 58 du Code criminel, vu que cette partie de l'acte, qui donne réellement droit à un nouveau procès, pourvoit à un appel, et que pour cette raison on a cru qu'un bref de *certiorari* ne serait pas admis. Cependant, les juges de la cour supérieure ont interprété la loi différemment et accordent encore des brefs de *certiorari* en pareils cas. Le résultat en est que les commissaires se trouvent dans la même position que celle qu'ils occupaient lorsque leur loi actuelle a été passée, la partie de cette loi qui concerne la procédure étant demeurée lettre morte. Cet état de choses tend beaucoup à diminuer les pouvoirs disciplinaires de la commission sur les pilotes et il est devenu presque impossible aux commissaires de mettre en vigueur et d'infliger le châtiment, même pour des offenses graves. Pour les raisons citées plus haut, les commissaires demandent respectueusement au gouvernement d'amender les statuts et règlements qui régissent le district de pilotage de Montréal de façon à donner aux commissaires

une autorité plus étendue sur les pilotes ou, à défaut de cela, à relever les commissaires de toute responsabilité relative à la juridiction du pilotage. Dans le but d'assurer une meilleure répartition du travail de pilotage, laquelle avait été une source de griefs pour les pilotes du service général ou devant être employés à tour de rôle, les commissaires, après mûre délibération, ont adopté, au commencement de la saison, le règlement suivant qui a été expédié pour être soumis au gouverneur général en conseil, les articles trois et quatre étant un supplément au règlement en vigueur concernant les pilotes employés au service spécial. L'amendement avait pour but d'accorder aux pilotes employés à tour de rôle une certaine augmentation d'honoraires, et plus spécialement de les familiariser davantage avec la navigation en leur fournissant l'occasion de passer et repasser fréquemment et régulièrement dans le fleuve :

" 109. Tout pilote peut, sujet à l'approbation des commissaires, s'entendre avec pas plus d'un agent de navires de ligne transatlantique pour service spécial pendant une saison de navigation sur tous les navires de cette ligne, le dit service ne devant pas dépasser trente voyages entre Montréal et Québec, soit en montant, soit en descendant, ou avec l'agent des navires d'une ligne des ports du golfe pour semblable service sur tout navire de cette ligne, pour pas plus que le nombre proportionné de voyages qui reviendrait à ce pilote si cette ligne employait deux pilotes pour chaque trois navires.

" Nul pilote faisant un engagement de ce genre n'aura, durant la saison de navigation prévue par cet arrangement, le droit d'agir comme pilote à tour de rôle.

" Et, sur chaque troisième voyage en remontant, à partir du commencement de la saison, tant sur les navires des lignes transatlantiques que sur ceux des lignes du golfe, le pilote du service spécial prendra avec lui, tant en remontant qu'en redescendant, le premier pilote en disponibilité des pilotes du service général, et tant que le pilote en service spécial aura la charge du navire et sera responsable de sa sécurité, il pourra recevoir du dit pilote du service général l'aide qu'il jugera à propos de requérir, et le pilote du service spécial partagera les honoraires de pilotage pour ce voyage aller et retour avec le dit pilote du service général dans la proportion des deux tiers et d'un tiers respectivement.

" Néanmoins, tout pilote pourra avoir la permission de servir à bord d'un seul navire des ports du golfe ou de deux navires transatlantiques durant toute la saison sans être obligé de prendre un pilote du service général à chaque troisième voyage, tel que mentionné ci-dessus, et sans avoir aucun droit de servir comme pilote du service général."

Cependant, ce règlement n'a pas été approuvé vu que l'on attendait le résultat du projet de constitution légale, le projet de loi y relatif étant alors soumis au parlement et l'une des dispositions de ce projet de loi ayant pour but de réunir les gains des pilotes et de les partager entre les membres de l'association.

Le projet de loi n'ayant pas été adopté, les règlements de la Commission ont continué de régir la répartition du travail durant la saison, mais n'ont pas été mis en vigueur aussi strictement qu'ils l'auraient été si les pilotes ne s'étaient pas mis en grève. Pour cette raison, dans le cours de l'automne, les pilotes employés à tour de rôle en ont appelé au ministre, lequel a demandé un rapport sur la question. Ce rapport a été fait à l'effet que l'on avait eu peu de raison de se plaindre, les gains démontrant qu'à trois exceptions près aucun pilote n'avait gagné moins de $800 à $900, ce qui était considéré une somme raisonnable pour les hommes employés à tour de rôle, tandis que ceux qui n'avaient gagné que de $650 à $700 avaient dû perdre une partie de leur part par la maladie ou pour d'autres causes. Cependant, si le règlement proposé eut été mis en vigueur, on croit qu'il n'y aurait eu aucune cause raisonnable de mécontentement l'année dernière.

Le 7 avril, le pilote Zéphirin Bouillé, âgé de 68 ans, a été examiné et on lui a accordé le renouvellement de son brevet pour une année.

En mai, le pilote François Desjordy a présenté le certificat d'un oculiste de Montréal, ainsi qu'un certificat de son propre médecin, de Lavaltrie, déclarant que sa vue était devenue mauvaise au point qu'il y aurait danger pour lui de continuer son service pour le moment. En conséquence il a été mis sur la liste des pensionnés pour un an à dater du 1er mai.

Havres et Navigation.

En septembre, le pilote Liboire Perrault a demandé sa retraite pour cause de mauvaise santé, mais les certificats de médecins qui ont été soumis n'ont pas été considérés suffisants, vu qu'il avait pu travailler pendant les deux tiers de la saison et gagner $669. Sur renouvellement de sa requête par l'entremise du ministre, un rapport complet des faits a été produit, et M. Perreault a reçu la promesse que son appel serait pris en considération au mois d'avril prochain.

Les 7, 8 et 9 avril a eu lieu l'examen des apprentis pilotes et, sur quatre candidats qui se sont présentés, MM. Arthur Bélisle, Théodule Hamelin et Cyrille Bélisle ont été jugés compétents et ont obtenu un permis de faire, en vertu du règlement 99, quinze voyages doubles entre Québec et Montréal avec divers pilotes brevetés. Les 26 et 30 juin, l'apprenti pilote Albéric Angers a été examiné et, ayant été jugé compétent, a obtenu un permis. Les noms de ces quatre apprentis pilotes ont été mis à la tête de la liste suivante, comme étant aptes à recevoir leurs brevets lorsqu'on aura besoin de pilotes additionnels, et par suite de circonstances relatives à la grève des pilotes, ordre ayant été donné de mettre en tête de la liste le nom cité en dernier lieu. En outre, il est bon d'observer ici que lors de cette grève, les commissaires ont annulé une résolution du 5 mars 1895, en vertu de laquelle le nombre de 55 pilotes, fixé par le réglement 99, devait être graduellement réduit à 50.

LISTE DES APPRENTIS PILOTES.

N°	Nom.	Age.	Résidence.
1	Angers, Albéric	23	Sainte-Anne de la Pérade.
2	Bellisle, Arthur	36	Deschambault.
3	Hamelin, Théodule	23	Grondines.
4	Bellisle, Cyrille	29	Deschambault.
5	Pleau, J. E	28	Sainte-Anne de la Pérade.
6	Perreault, Anthyme	29	Deschambault.
7	Raymond, J. N	27	Deschambault.
8	Veillet, George	26	Sainte-Anne de la Pérade.
9	Labranche, Melville	23	Portneuf.
10	Gagnon, Albert	22	Trois-Rivières.
11	Paquin, Azarias	24	Deschambault.
12	Gignac, Arthur	24	Portneuf.
13	Bélanger, Achille	24	Lotbinière.
14	Paquet, Damien	24	Deschambault.
15	Bourassa, Henri	24	Deschambault.
16	Angers, Alfred	21	Sainte-Anne de la Pérade.
17	Gariépy, J. Arthur W	18	Saint-Alban.

Le comité des pilotes a exprimé l'opinion que le nombre des apprentis devrait être limité à 12 ou 15, tandis que le nombre sur la liste a été généralement de 20 à 25. Cinq apprentis mentionnés dans la liste de l'année dernière ont été rayés de la liste de cette année parce qu'ils n'ont fait aucun rapport de service durant les deux dernières saisons; ceux dont les noms suivent ont produit des requêtes demandant leurs brevets d'apprentis pilotes et on leur a répondu que leurs requêtes seront enregistrées dans l'ordre de leur réception, et qu'on les examinera à mesure qu'il sera jugé nécessaire de breveter de nouveaux apprentis. On croit que la plupart d'entre eux s'efforcent d'étudier le fleuve et quelques-uns font des voyages sur l'océan tel que requis de la part des apprentis réguliers.

Liste des aspirants au brevet d'apprenti pilote.

N°	Nom.	Résidence.	Date de la requête.
1	Gariépy, A. J. P.	Lachevrotière	16 janvier 1894.
2	Frenette, Oswald	Portneuf	1er mars 1894.
3	Hamelin, Chas B.	Champlain	17 novembre 1896.
4	Perron, Tancrède	Deschambault	28 novembre 1896.
5	Patoine, J.-B., jeune	Sydney, C.-B.	3 décembre 1896.
6	Frenette, Delevoie	Portneuf	28 janvier 1897.
7	Gauthier, Laurent J.	Deschambault	26 mars 1897.
8	Perrault, David, fils	do	8 avril 1897.
9	Hamelin, Fortunat	do	19 avril 1897.
10	Gauthier, Adélard	do	6 mai 1897.
11	Arcand, J. Emilien	do	7 mai 1897.
12	Gauthier, Cyriac	do	9 mai 1897.
13	Rover, fils	306 rue Saint-Valier, Québec	23 mai 1897.
14	Gariépy, Emilien	Lachevrotière	24 mai 1897.
15	Gariépy, Henri	do	24 mai 1897.
16	Perrault, Jean	Deschambault	25 mai 1897.

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du port, constituant la commission du pilotage du district, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis pour la caisse des pilotes invalides de Montréal, dont le rapport et l'état annuels certifiés par MM. Riddell et Common, comptables officiels, vous ont été envoyés, ont été comme suit :—

RECETTES.

Surplus reporté de 1896	$250 42
De Elder, Dempster et Cie, dépenses du capitaine Chatard, pilotage du steamer *Memnon* durant la grève des pilotes	4 00
De Wm Johnston et Cie, limitée, pilotages faits durant la grève	155 83
Du pilote Onésime Nault, amende pour infraction au règlement 81	20 00
Du Département de la marine des Etats-Unis, copie de la preuve *re* enquête *Yantic*, *La Canadienne*	28 70
De la Cie des paquebots Hambourg Américaine, deux copies *re* enquête *Arabia*	45 40
De E. L. Bond, copie de la preuve *re* enquête *Arabia*	22 70
De Peterson, Tate et Cie, copie de la preuve *re* enquête *Turrett Cape-State of California*	20 63
De H. et A. Allan, copie de la preuve *re* enquête *Turrett Cape-State of California*	20 63
De H. et A. Allan, dépenses du pilote Alexis Perreault dans cette cause	10 00
De H. et A. Allan, copie de la preuve *re* enquête *Iona-Grecian*	28 79
De la Cie R Reford, limitée, copie de la preuve *re* enquête *Iona-Grecian*	28 79
Des pilotes, 2 pour 100 des honoraires de pilotage sur divers navires	6 63
Du percepteur des douanes à Trois-Rivières, 2 pour 100 sur les droits de pilotage sur les navires allant aux Trois-Rivières et en revenant	37 76
Percepteur des douanes, Sorel, 2 pour 100 des droits de pilotage sur navires pour et de Sorel	10 67

Percepteur des douanes, Montréal, 2 pour 100 des droits de pilotage sur navires pour et de Montréal	1,391 24
Damase Naud, émolument pour brevet d'apprenti pilote.	5 00
	$2,087 19

DÉPENSES.

Par Abbots, Campbell, et Meredith, service d'hommes de loi relativement à des questions de pilotage pendant 1896	$135 00
Geoffrion, Dorion et Allan, services d'hommes de loi relativement à des questions de pilotage pendant 1897	846 88
Angers, DeLorimier et Godin, frais de six *certioraris*...	315 40
Urquhart et Wright, rétribution de sténographes dans enquêtes relatives au pilotage, et copies de témoignages	410 85
George Smart, rétribution de sténographes, enquêtes relatives au pilotage	60 00
Comité de pilotes, dépenses: examen d'apprentis	194 00
Augustin Naud, indemnité: examen d'apprentis	5 00
Joseph Hurteau, indemnité: examen d'apprentis	10 00
George Raymond, indemnité: examen d'apprentis	5 00
Célestin Brunet, indemnité: examen d'apprentis	5 00
Joseph Thibodeau, appointements comme agent du pilotage de Montréal à Québec	600 00
Joseph Thibaudeau, dépenses relativement au procès de P. Beaudet	11 00
Joseph Thibaudeau, indemnité: part de lettres, papeterie et livres	29 32
Hector Fiset, dépense comme témoin à l'enquête *Turret Cape-State of California*	12 60
Alexis Perreault, dépenses comme témoin à l'enquête *Turret Cape-State of California*	10 00
Capitaine Chatard, dépenses pendant la grève	4 00
John Kennedy, dépenses pendant la grève	14 80
W. L. Scott, dépenses pendant la grève	98 45
Capitaine Beaudet, rétribution de ses services pendant la grève	30 00
Capitaine Chatard, rétribution de ses services pendant la grève	10 00
Lemieux et Lane, Québec, services d'hommes de loi relativement à la grève	15 00
Remboursement de prélèvements de 2 pour 100 opérés pendant la grève mais remis plus tard	55 60
Télégrammes	19 74
Honoraires d'huissiers	12 75
Impressions, annonces, papeterie, etc	48 96
Total	$2,959 35

Le déficit de $872.16 a été reporté au débit des dépenses de pilotage pour 1898, et l'on espère que dans des conditions normales les recettes provenant du 2 pour 100 de tous les droits de pilotage couvriront dorénavant les dépenses annuelles nécessaires, et acquitteront aussi les dépenses exceptionnelles faites pendant l'année 1897.

Le tarif des droits de pilotage n'a pas changé depuis le mois de mars 1877. Le voici :—

Du port de Québec à Trois-Rivières et la rive opposée du fleuve Saint-Laurent, ou toute localité en amont de Portneuf et en aval de Trois-Rivières :

Pour le pilotage de tout navire à la remorque, ou mû par la vapeur (exception faite des cas mentionnés plus bas), pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$1 50
A la descente	1 50

Pour le pilotage de tout bâtiment de mer mû à la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$1 75
A la descente	1 75

Pour le pilotage de tout bâtiment à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$2 60
A la descente	1 90

Du port de Québec à Sorel et la rive opposée du fleuve Saint-Laurent, ou toute localité en amont de Trois-Rivières et en aval de Sorel :

Pour le pilotage de tout bâtiment à la remorque ou mû par la vapeur (à l'exception des cas mentionnés plus bas), pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$1 50
A la descente	1 50

Pour le pilotage de tout bâtiment de mer mû à la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$1 87½
A la descente	1 87½

Pour le pilotage de tout bâtiment à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$3 15
A la descente	2 10

Du port de Québec au port de Montréal ou toute localité en amont de Sorel et en aval du port de Montréal :

Pour le pilotage de tout bâtiment à la remorque ou mû par la vapeur (excepté dans les cas ci-après mentionnés), pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$2 00
A la descente	2 00

Pour le pilotage de tout bâtiment de mer mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$2 50
A la descente	2 50

Pour le pilotage de tout bâtiment à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau—

A la remonte	$4 20
A la descente	2 80

Du port de Montréal à Sorel ou à toute localité en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga, et de Sorel, ou toute localité en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga au port de Montréal, pour chaque pied de tirant d'eau pour chaque tel pilotage—

A la remonte	$1 00
A la descente	1 00

Pour déplacer un bâtiment quelconque d'un quai à un autre quai, dans les limites du port, ou le faire passer de l'un des quais dans le canal Lachine, ou du canal Lachine à l'un des quais dans le port, ou l'amener du Pied-du-Courant ou de Longueuil dans le port, ou du port au Pied-du-Courant ou à Longueuil—pour chaque tel service........ $5 00

Voici maintenant un compte rendu des accidents que des bâtiments ont éprouvés en se rendant de Québec à Montréal, et *vice versa*, pendant la dernière saison de navigation :—

Le 26 septembre, sur le soir, le navire à vapeur *Arabia*, tirant 25 à 25½ pieds d'eau, toucha lourdement en descendant par le chenal du Cap à la Roche, à mer basse morte. Il fallut l'échouer un peu plus bas dans la passe, où il resta plusieurs jours, après quoi on le remit à flot et l'amena à la forme de radoub de Québec.

Cet accident fit le sujet d'une assez longue enquête, laquelle révéla que le pilote, Sévère Perron, avait agi imprudemment en passant par cette difficile partie du chenal avec un bâtiment si gros et d'un tel tirant d'eau, à mer basse morte ; et il fut envoyé un rapport complet au gouvernement sur le grand soin qu'il faudrait mettre à examiner cette partie et d'autres parties du chenal, sujettes à être obstruées par des roches qu'entraîne la glace, etc., et aussi sur la nécessité de placer soigneusement les bouées pour marquer avec précision les bords du chenal, et de les visiter fréquemment pour voir si elles restent bien à leur place.

Le 16 septembre, le navire à vapeur *Iona*, descendant le fleuve, et le bâtiment à vapeur *Grecian*, le remontant, se croisèrent au coude vis-à-vis de la partie supérieure des quais de Trois-Rivières, et comme l'*Iona* toucha fond et éprouva des avaries, son capitaine et les agents déposèrent une plainte contre le pilote du *Grecian*, l'accusant d'avoir enfreint le règlement n° 81 des commissaires, lequel exige qu'un bâtiment remontant le fleuve au point en question reste en aval jusqu'à ce qu'un navire en train de descendre ait passé. Après ample enquête les commissaires trouvèrent le pilote Onésime Naud, du *Grecian*, coupable d'avoir violé le règlement et lui infligèrent une amende de vingt dollars, mais sans frais à cause de ses bons antécédents dans le service.

Vers 5 hrs matin, le 29 octobre, le navire à vapeur *Yantic*, des Etats-Unis, et le navire à vapeur *La Canadienne*, du gouvernement canadien—le premier remontant le fleuve et l'autre le descendant—s'abordèrent en face de la Pointe à Pizeau, port de Québec. A ce moment-là le premier était sous la direction du pilote Sévère Perron, et le dernier était sous celle de l'apprenti pilote Albéric Angers. Perron ayant été mis en jugement fut, après une longue enquête portant sur tous les faits de l'abordage, trouvé coupable et suspendu depuis le 23 novembre 1897 jusqu'au 1er juillet 1898.

Le 11 septembre, il y eut un léger abordage, immédiatement en aval du phare flottant n° 2, dans le lac Saint-Pierre, entre le navire à vapeur *State of California*, qui descendait le fleuve, et le navire à vapeur *Turret Cape*, qui le remontait.

Après une longue enquête sur les circonstances de cet abordage, les commissaires trouvèrent que le pilote Zéphirin Bouillé, sous la direction de qui était le bâtiment en premier lieu nommé, n'était pas à blâmer. Quant au pilote Joseph Sauvageau, qui avait charge de l'autre navire, il ne fut pas inquiété parce que c'était l'un des quatre pilotes qui étaient alors sur la surveillance de la justice relativement à la grève des pilotes.

Le 11 septembre, le navire à vapeur *Vancouver*, qui remontait le fleuve sous la direction du pilote George Arcand, s'échoua du côté sud du chenal à la Courbe Bellmouth, Contrecœur. Enquête faite, il se trouva que le pilote n'était pas à blâmer pour cet échouage, qui, du reste, ne nécessita qu'un léger allégement du navire, sans qu'il résultât la moindre avarie à ce dernier.

Le 17 octobre, le même navire, tirant 23 pieds d'eau, en remontant par le chenal du Cap à la Roche, toucha, suppose-t-on, le côté sud du chenal, tout près de la bouée noire vis-à-vis de Saint-Jean-des-Chaillons, pendant qu'il était sous le contrôle du même pilote, contre lequel fut déposé une plainte. Le verdict fut que tout en n'étant pas coupable d'infraction aux règlements, ni de négligence dans ses devoirs, le

pilote méritait néanmoins d'être censuré pour avoir passé trop près de la bouée noire en question, étant donné les conditions de vent et de marée dans le moment et le fait que de précédents voyages, dans la saison d'auparavant, lui avait appris à connaître le gouvernement de ce navire. Peu après, ce pilote demanda un bref de *certiorari* qui fut accordé, et la cause est présentement devant la cour supérieure.

Le 11 août, le navire à vapeur *Strathgarry*, dont le pilote Constant Toupin avait la direction, toucha vis-à-vis du Cap Santé et aussi sur la barre de Sainte-Croix. A l'enquête, les commissaires constatèrent que ce navire penchait fortement sur bâbord quand il descendit le courant, et que, comme c'était un bâtiment à fond très plat, il se trouvait à tirer de 1 à 3 pieds de plus que le tirant qu'il avait au moment de son départ, savoir, 24 pieds 6 pouces. Ils censurèrent dont l'ex-pilote pour manque de soin, et saisirent l'occasion pour attirer l'attention du gardien du port sur les circonstances de l'accident. Ce préposé fournit d'amples explications au sujet du congé qu'il avait donné au navire, et il résolut aussi qu'à l'avenir il ne serait permis à aucun bâtiment de quitter le port avec un faux côté de plus de cinq degrés.

Le 1er octobre, le navire à vapeur *Kildona*, remontant le fleuve sous la direction du pilote Barthélémi Arcand, s'échoua sur le côté sud du chenal, à la courbe vis-à-vis du cap Levrard, mais, après enquête, la plainte portée contre le pilote fut renvoyée.

Le 27 octobre, le navire à vapeur *Madura*, conduit par le pilote George Dufresne, s'échoua légèrement, mais sans éprouver d'avarie, sur le côté sud du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, dans le port de Montréal. L'enquête révéla que la bouée-pieu noire marquant le côté sud du bassin (qui n'a pas encore été creusé dans toute sa largeur) n'était pas à sa place, et aussi qu'un autre navire à vapeur était au quai du côté nord-ouest du bassin, avec un élévateur et deux barges tous de front, rétrécissant ainsi grandement le chenal. Le pilote fut en conséquence acquitté et l'attention des entrepreneurs de balisage et du capitaine de port appelée sur la nécessité de prévenir les difficultés dans lesquelles ces erreurs mettent les navires.

Le 17 août au matin, le brigantin *R. L. T.*, remorqué par le *Dauntless*, après avoir jeté l'ancre pour la nuit un peu en bas du phare flottant no 2, dans le lac Saint-Pierre, s'échoua sur le côté nord du chenal en repartant, mais se dégagea dans l'après-midi du même jour. L'enquête demandée ne put être achevée, vu que le *Dauntless* passa le reste de la saison dans le bas du Saint-Laurent; mais, en tout cas, le pilote, Liboire Perrault, ne pouvait guère être blâmé.

Le 30 juillet, le navire à vapeur *Tyr*, sous la direction de Jean Arcand, s'échoua sur la batture immédiatement en amont de la Longue Pointe, mais, après avoir été allégi, entra dans le port sans avoir éprouvé d'avarie. Il n'y avait rien à faire au pilote, attendu que, dans le temps, il était destitué pour avoir refusé de servir durant la grève.

Pendant la grève des pilotes le navire à vapeur *Beechedene* s'échoua en face de Saint-Pierre-les-Becquets, le 24 juin. Après quelque retard il fut remis à flot et arriva à Montréal le 26 juin sans avoir éprouvé d'avarie, autant qu'on le sache.

Le 26 juin, le navire à vapeur *Turret Bay*, fut jeté sur la batture de Gentilly, vis-à-vis de Champlain, et, avec assez de difficulté, remis à flot.

Naturellement, il n'y avait rien à faire aux pilotes dans les deux cas qui précèdent, vu que chacun d'eux était un pilote non breveté.

En outre des accidents qui précèdent—sur chacun desquels les commissaires ont fait une enquête et dont un petit nombre seulement ont été accompagnés d'avaries graves—je crois bon de mentionner les échouages et "touchages" suivants, au sujet desquels les agents n'ont pas déposé de plainte et les commissaires se sont contentés de communiquer les faits au département des travaux publics afin qu'il portât son attention sur les endroits où l'on pouvait penser qu'il y eut des obstacles dans le chenal.

Le 15 août, le navire à vapeur *Cilurnum*, ayant Ulric Groleau pour pilote, s'échoua en amont de la barre du Cap Saint-Charles par le fait que la roue du gouvernail se trouva pris sur bâbord.

Le 21 août, le navire à vapeur *Milwaukee*, tirant 27 pieds 3 pouces d'eau, toucha dans le chenal, à Champlain, sous la direction du pilote L. A. Bouillé.

Le 4 septembre, le navire à vapeur *Queensmore*, ayant le même pilote à son bord et tirant 28 pieds d'eau toucha légèrement dans le chenal vis-à-vis de Longueuil, et

le lendemain dans le lac Saint-Pierre, près du phare flottant n° 1, à Trois-Rivières, et à Champlain. Ce bâtiment avait aussi un faux-côté de cinq degrés sur tribord.

Le 6 octobre, le navire à vapeur *Lake Huron*, tirant 25 pieds 2 pouces d'eau, toucha vis-à-vis de Champlain sous la direction du pilote Joseph Chandonnet, tandis que le navire à vapeur *Lake Superior*, tirant 25 pieds d'eau, s'échoua, avec le même pilote à la roue, dans le milieu du chenal, au même endroit, le 20 du même mois. Avant que cet échouage ne se produisît, un dragueur avait été placé pour enlever un petit banc de sable qui s'était formé diagonalement en travers du chenal et qui avait été la cause de plusieurs accidents récents à cet endroit.

En outre des bâtiments mentionnés comme ayant touché vis-à-vis de Champlain, le navire à vapeur *Vancouver* toucha, le 18 septembre, avec un tirant de 26 pieds 3 pouces, comme le fit aussi, le 16 octobre, le navire à vapeur *Montcalm*, tirant 25 pieds d'eau, pendant que le dragueur était à l'œuvre.

Le 7 octobre, le navire à vapeur *Bjorgwin*, guidé par le pilote Ulric Groleau, s'échoua sur le côté sud du chenal à la Pointe-aux-Trembles, en haut. Après un allègement considérable, ce bâtiment put se rendre au port sans avarie ; il s'était échoué en embardant.

Le 15 octobre, le navire à vapeur *Bengore Head*, tirant 22 pieds 5 pouces d'eau et guidé par le pilote Alfred Frenette, s'échoua près du phare flottant n° 2 dans le lac Saint-Pierre, par une épaisse brume; mais, autant qu'on sache, il n'a pas éprouvé d'avarie.

Le 15 octobre, le navire à vapeur *Turret Cape*, ayant Joseph Dussault pour pilote, s'échoua légèrement vis-à-vis du phare flottant n° 3, dans le lac Saint-Pierre, à cause de la brume.

Le 21 octobre, à 6 h. 15 p.m. soir, le navire à vapeur *Turret Bell*, sous la direction du pilote Edouard Perrault, s'échoua sur le côté nord du "pier" de Maisonneuve, port de Montréal, en essayant de se rendre à son mouillage dans l'obscurité.

Le 26 septembre, le navire à vapeur *Montevidean*, tirant 23 pieds d'eau et guidé par le pilote Tancrède Bouillé, s'échoua entre les phares flottants n°s 1 et 2 dans le lac Saint-Pierre, par suite de la rupture de l'appareil de gouverne. Après un allégement considérable il put se rendre à Québec sans avoir éprouvé d'avarie.

Le "touchage" (mentionné plus haut) du navire à vapeur *Queensmore*, à Trois-Rivières, le 5 septembre, aussi bien que celui du navire à vapeur *Vancouver* au même endroit, le 18 du même mois, alors qu'il tirait 26 pieds 3 pouces d'eau et avait George Arcand pour pilote, et aussi le rapport envoyé par le pilote Prudent Bellisle, portant que le 30 le navire à vapeur *Hurona*, tirant 26 pieds d'eau, avait roulé en passant à environ 125 pieds de la bouée-pieu noire vis-à-vis de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, parce qu'il n'y avait pas assez d'eau sous lui, sembleraient être expliqués par un rapport reçu le 1er octobre du mécanicien du balisage, qui disait avoir trouvé cette bouée à environ 900 pieds en aval et 140 pieds au sud de sa position ordinaire et l'avoir remise en place. Il n'y a pas de doute que ces trois pilotes se sont guidés sur la bouée déplacée plutôt que sur les amers, et que, par conséquent, ils ont touché le point de la batture que la bouée est destinée à marquer.

D'après le capitaine du navire à vapeur *Montezuma*, ce bâtiment, lorsqu'il passa par la Traverse et le chenal de Contrecœur, le 10 juin, avec un tirant de 25 pieds, aurait rasé le fond, quand il aurait dû y avoir là 32 pieds d'eau dans le temps. Relativement à ce rapport, je ferai remarquer que dans le voyage en question le *Montezuma* n'avait pas de pilote à bord, mais suivait un remorqueur. Les faits ayant été portés à la connaissance de l'ingénieur en chef du département des Travaux publics, ce fonctionnaire répondit qu'il était convaincu que la profondeur d'eau indiquée par l'échelle fluviale de Sorel était disponible dans cette partie du chenal, mais que les navires ayant un pareil tirant d'eau devraient y passer très lentement, à cause du peu de profondeur de l'eau sur les bords de chaque côté du chenal.

Relativement aux accidents et contre-temps qui précèdent, je crois bon de joindre au présent rapport une liste de tous les navires à vapeur, tirant 26 pieds d'eau et plus, qui ont passé par le chenal, avec la profondeur d'eau de ce dernier, telle qu'indiquée par l'échelle de Sorel à la date correspondante, attendu qu'on y trouve

la preuve qu'en prenant des précautions, de très gros bâtiments peuvent passer avec de forts tirants d'eau, excepté durant les deux derniers mois d'automne.

Liste des navires à vapeur tirant 26 pieds et plus qui ont passé par le chenal, avec indication de la profondeur d'eau de ce dernier.—Saison de 1897.

Date.	Steamer.		Tirant d'eau en place dans le port, d'après rapport du pilote.		Profondeur de l'eau dans le chenal, d'après l'échelle de Sorel.	
			pds.	pcs.	pds.	pcs.
7 mai	*Montezuma*,	descendant	27	4	36	8
8 do	*Manitoban*	do	26	3	36	3
9 do	*Tritonia*	do	26	3	36	
13 do	*Arcadia*	do	27	2	34	3
21 do	*Hurona*	do	26	6	34	5
24 do	*Gerona*,	montant	26		34	7
29 do	*Ottoman*,	descendant	26	3	35	2
1er juin	*Alberta*	do	26	10	33	8
2 do	*Gerona*	do	27		34	2
6 do	*Arabia*	do	27	4	33	6
10 do	*Tritonia*	do	26		32	6
12 do	*Queensmore*	do	27	7	32	
13 do	*Rossmore*	do	26	7	32	7
15 do	*Norwegian*	do	26		32	10
19 do	*Montezuma*	do	28		32	3
21 do	*Sarmatian*	do	26		31	6
3 juillet	*Ottoman*	do	26	4	30	11
3 do	*Merrimac*	do	26		30	11
3 do	*Armenia*	do	26	10	30	11
4 do	*Milwaukee*	do	26		30	9
10 do	*Laurentian*	do	26	6	29	11
25 do	*Queensmore*	do	26	5	30	

Liste des navires à vapeur tirant 26 pieds et plus, qui ont passé par le chenal, avec indication de la profondeur de l'eau de ce dernier—saison de 1897.—*Fin.*

Date.	Steamer.		Tirant d'eau en place dans le port, d'après rapport du pilote.		Profondeur de l'eau dans le chenal, d'après l'échelle de Sorel.	
			pds.	pcs.	pds.	pcs.
1er août	*Montezuma*,	descendant	27	4	30	1
3 do	*Arabia*	do	26	2	29	8
5 do	*Merrimac*	do	26	3	29	5
14 do	*Vancouver*	do	26		29	4
14 do	*Laurentian*	do	26	1	29	4
17 do	*Pomeranian*	do	26	3	29	6
19 do	*Montcalm*	do	27	1	29	4
20 do	*Hurona*	do	26		29	1
21 do	*Rossmore*	do	26	1	28	9
21 do	*Milwaukee*	do	27	3	28	10
28 do	*Belgian King*	do	26	4	28	9
29 do	*Armenia*	do	27	1	29	4
31 do	*Norwegian*	do	26	3	29	4
4 sept.	*Queensmore*	do	28		28	10
7 do	*Sarmatian*	do	26	6	28	4
11 do	*Ottoman*	do	26	1	28	7
11 do	*Merrimac*	do	26		28	7
12 do	*Montezuma*	do	26	2	28	6
14 do	*Sardinian*	do	26	5	28	6
18 do	*Vancouver*	do	26	3	27	10
29 do	*Hurona*	do	26		27	10

Havres et Navigation.

Des renseignements reçus du département des travaux publics nous ont appris que pendant la saison il a été fait plusieurs améliorations dans le chenal, en continuation des travaux exécutés les années précédentes, tandis que le département de la marine a aussi amélioré l'éclairage et le balisage. Le sémaphore précédemment maintenu à Lotbinière a été transporté au Cap Santé au commencement de l'été, et tout le reste de la saison il a indiqué trois pouces de crue et d'abaissement de la marée sur la batture du Cap Santé et de la barre de Sainte-Croix.

Les commissaires ont publié leur édition annuelle de " tableaux des marées et autres renseignements se rapportant à la passe (*ship channel)* entre Montréal et Québec ", comprenant les tableaux de marées pour Québec, avec un tableau spécialement préparé pour la barre de Sainte-Croix par le service d'observation du département de la marine et des pêcheries, lesquels leur ont été, comme l'année précédente, obligeamment fournies à cette fin par le département. Comme les années précédentes aussi, ces tableaux de marées ont été beaucoup appréciés par les officiers de navires et les pilotes, parmi lesquels ils ont été gratuitement distribués, tandis que la collection de 22 cartes de la passe entre Montréal et Québec, également publiée par les commissaires il y a quelques années, a été demandée surtout par les maisons d'exportation et les pilotes lamaneurs, pendant la grève des pilotes brevetés.

Comme les années passées, les bouées qui marquent la passe du fleuve ont été maintenues en place par la compagnie Sincennes-McNaughton. La mise en place des bouées au printemps, a été commencée le 21 avril et achevée le 14 mai. L'enlèvement des bouées, à la fin de la saison fut, par ordre du ministre de la marine et des pêcheries, commencé le 15 novembre, immédiatement après que fut descendu le dernier navire à vapeur, et achevé le 30 novembre. Une bouée supplémentaire a été placée en septembre pour marquer la pointe nord-ouest de la batture de Trois-Rivières. En septembre dernier, sur les représentations de la société d'assurance maritime, autorisation fut donnée de placer quinze bouées supplémentaires pour mieux marquer le chenal, surtout en aval des Grondines. Les entrepreneurs en préparèrent treize qu'ils placèrent aussi vite que possible entre le 25 et le 31 octobre. Les deux autres étaient destinées aux rapides du Richelieu, où des bouées cylindriques en acier peuvent seules faire l'affaire, et comme il n'y en avait pas de faites il ne fut pas possible de les construire à temps pour s'en servir avant la fin de la saison, de sorte qu'il n'y eut pas moyen d'en mettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.



TABLEAU

RELATIF AUX

PILOTES LAMANEURS

TABLEAU indiquant le nombre de pilotes lamaneurs sur la liste d'activité durant l'année 1897, pour le port de Québec et en amont de ce port, ainsi que leur âge, domicile, le nombre de pilotages, la part de gain de chacun, et s'ils ont été employés en service spécial ou à tour de rôle.

Numéro.	Noms.	Age.	Domicile.	Date du brevet.	Observations.	Nombre de voyages à Montréal. A l'entrée	Nombre de voyages à Montréal. A la sortie.	Nombre de voyages aux localités intermédiaires. A l'entrée.	Nombre de voyages aux localités intermédiaires. A la sortie.	Nombre total de voy.	Gain à Montréal. $ c.	Gain aux ports intermédiaires. $ c.	Gain total. $ c.	Employé en service spécial ou à tour de rôle.
1	Bouillé, Zéphirin	68	Deschambault	1er mars 1855.	Nouv. brev. p. 1897; *voir* reg. d. lettres.	15	16			31	1,730 96		1,730 96	Ligne Allan.
2	Naud, Onésime	55	do	16 do 1870.	Mis à l'amende; *voir* reg. d. lettres.	16	16			32	1,722 83		1,722 83	do
3	Chandonnet, Jos	56	Lévis	2 août 1870.		15	12			27	1,545 40		1,545 40	Ligne Beaver.
4	Bouillé, Louis A.	60	Deschambault	1er sept. 1870.		13	15	1		29	1,514 28	30 35	1,544 63	Elder, Dempster et Cie.
5	Beaudet, Prudent.	56	452 rue St-Joseph, Québec	10 oct. 1870.	Membre du comité des pilotes; *Voir* reg. des lettres	9	12	1	2	24	952 50	79 00	1,031 50	Hamburg-Amer. P. Co.
6	Béllisle, Elzéar	63	Deschambault	10 do 1870.	*Voir* reg. des lettres	9	6	2	1	18	594 66	81 63	676 29	Tour de rôle.
7	Pleau, Joseph	60	Ste-Anne-de-la-Pérade	10 do 1870.	*Voir* reg. des lettres	10	11			21	995 97		995 97	do
8	Brunet, Célestin	53	N° 147 rue Saint-Paul, Montréal.	28 fév. 1872.		20	21			41	1,747 89		1,747 89	Carbray, Routh et Cie.
9	Béllisle, Louis	51	Deschambault.	28 do 1872.	Secrétaire du comité des pilotes.	16	14			30	1,480 61		1,480 61	Elder, Dempster et Cie.
10	Groleau, Ulric	49	Grondines	30 oct. 1872.		10	9	1	1	21	837 95	52 50	890 45	Tour de rôle.
11	Frenette, Alfred	58	Portneuf	30 do 1872.		14	17		1	32	1,465 62	40 25	1,505 87	McLean, Kennedy et Cie
12	St. Amant, Alfred	53	Deschambault	30 do 1872.		13	10			23	1,014 21		1,014 21	Tour de rôle.
13	Bélanger, Philippe	58	Lotbinière	8 avril 1874.	*Voir* reg. des lettres	8	9			17	846 42		846 42	do
14	Perrault, Narcisse	60	Deschambault	9 do 1874.		17	17			34	1,777 23		1.777 23	Ligne Donaldson.
15	Auger, Cléophas	51	Pointe-Lévis	22 sept. 1874.	Président du comité des pilotes.	14	15			29	1,542 67		1,542 67	do
16	Labranche, Ferd	50	Portneuf	8 avril 1875.	Membre du comité des pilotes.	18	14			32	1,680 05		1,680 05	Elder, Dempster et Cie.
17	Bouillé, Louis Z.	47	Deschambault	16 janv. 1878.		15	15			30	1,683 25		1,683 25	Ligne Allan.
18	Gauthier, Laurent	46	do	10 déc. 1879.		12	14			26	1,511 21		1,511 21	Ligne Dominion.
19	Arcand, Jean	44	do	10 do 1879.	*Voir* reg. des lettres	9	11	1	2	23	811 47	91 83	903 30	Tour de rôle.
20	Nault, Delevoie	44	do	10 do 1879.		20	21	2		43	1,545 27	32 13	1,577 40	Dominion Coal Co.
21	Gauthier, Wilbrod	44	do	10 do 1879.	Membre du comité des pilotes.	15	15			30	1,592 16		1,592 16	Ligne Allan.

22	Mayrand, Louis	50	Sainte-Anne de la Pérade........	9 do 1880.	*Voir* reg. des lettres	18	16	1	....	35	1,343 53	26 55	1,370 08	Dominion Coal Co.
23	Dufresne, George ...	48	Deschambault ...	10 do 1880.	....	10	6	.....	.....	16	652 85	....	652 85	Tour de rôle.
24	Arcand, Norbert....	44	Champlain	10 do 1880.	....	18	18	1	2	39	1,452 65	74 10	1,526 75	Dominion Coal Co.
25	Bouillé, Tancrède...	43	Deschambault ...	11 do 1880.	....	13	16	......	....	29	1,583 31	....	1,583 31	Ligne Allan.
26	Arcand, Nestor.....	41	do ...	20 fév. 1884.	....	17	15	2	2	36	1,256 37	117 95	1,374 32	Dominion Coal Co.
27	Nault, Jean.........	40	do ...	20 do 1884.	....	20	18	..	....	38	1,682 04	....	1,682 04	do
28	Dussault, Joseph....	41	do ...	20 do 1884.	....	20	21	......	1	42	1,642 22	40 33	1,682 55	do
29	Groleau, Gédéon....	45	Grondines	20 mai 1887.	....	11	9	1	1	22	872 80	62 88	935 68	Tour de rôle.
30	Béllisle, Néré......	46	Deschambault ...	20 do 1887.	....	18	17	..	...	35	1,417 63	....	1,417 63	Dominion Coal Co.
31	Perrault, Liboire....	51	147 rue St-Paul, Montréal	20 avril 1888.	....	7	8	1	1	17	618 84	50 32	669 16	Tour de rôle.
32	Raymond, Wilfrid ..	42	Deschambault ...	20 do 1888.	....	13	11	1	1	26	1,193 73	54 35	1,248 08	Ligne Johnston.
33	Hurteau, Joseph....	36	588 rue St-Denis, Montréal	20 mars 1889.	....	15	16	....	....	31	1,673 51	.....	1,673 51	Ligne Allan.
34	Perrault, Edouard ..	47	Deschambault ...	20 do 1889.	....	11	12	1	1	25	968 50	50 12	1,018 62	Dominion Coal Co.
35	Bouillé, C. Lydoric..	40	do ...	20 do 1889.	....	12	13	....	.....	25	1,409 29	.....	1,409 29	Ligne Beaver.
36	Dussault, Honoré...	44	Ste-Pétronille ...	16 juillet 1889.	*Voir* reg. des lettres	14	12	....	....	26	1,005 91	....	1,005 91	Henry Dobell et Cie.
37	Brière, Arthur......	40	Portneuf	28 avril 1891.	....	13	11	2	1	27	1,207 70	96 45	1,304 15	Ligne Thomson.
38	Labranche, J. Sifroi.	43	do	28 do 1891.	....	9	9	3	2	23	747 94	123 05	870 99	Tour de rôle.
39	Perrault, Alexis....	34	Deschambault ...	23 do 1891.	*Voir* reg. des lettres	18	16	..	....	34	1,402 43	......	1,402 43	Dominion Coal Co.
40	Dufresne, N. Come..	36	do ...	23 juin 1891.	....	11	16	...	1	28	1,123 98	26 25	1,150 23	Tour de rôle.
41	Nadeau, Jean B.....	38	Lévis	11 avril 1893.	....	16	15	......	..	31	1,434 53	....	1,434 53	McLean, Kennedy & Co.
42	Naud, Aubert.......	44	Deschambault ...	11 juillet 1893.	....	15	14	....	.....	29	1,546 40	....	1,546 40	Ligne Allan.
43	Sauvageau, Joseph..	36	do ...	10 oct. 1893.	*Voir* reg. des lettres	18	14	1	1	34	1,278 27	60 38	1,338 65	Dominion Coal Co.
44	Dussault, Napoléon .	35	do ...	3 avril 1894.	....	14	13	...	...	27	1,353 36	....	1,353 36	Ligne Thomson.
45	Arcand, Barthelemi.	35	do ...	3 do 1894.	....	11	12	....	2	25	1,084 86	66 25	1,151 11	Tour de rôle.
46	Bélleisle, Prudent...	34	do ...	3 do 1894.	....	14	14	2	2	32	1,384 98	118 28	1,503 26	Dominion Coal Co
47	Arcand, George.....	33	do ...	3 do 1894.	Censuré, *voir* reg.d. lettres...........	12	11	1	2	26	1,119 79	98 00	1,217 79	Ligne Dominion.
48	Toupin, Constant...	31	Trois-Rivières...	3 do 1894.	Censuré, *voir* reg.d. lettres.....	12	13	....	1	26	1,064 48	38 50	1,102 98	Tour de rôle.
49	Perreault, George...	32	Deschambault ...	11 sept. 1894.	....	18	18	......	.....	36	1,145 15	....	1,145 15	J. G. Brock.
50	Bouillé, Narcisse....	38	do ...	9 oct. 1894.	....	13	14	..	....	27	1,378 93	....	1,378 93	Ligne Johnston.
51	Leveillé, Joseph.....	34	Batiscan	18 juin 1895.	....	18	16	...	1	35	1,459 55	28 50	1,488 05	Intercolonial Coal Co.
52	Perron, Sévère.....	39	Deschambault ...	14 avril 1896.	Suspendu du 23 novembre au 1er juillet 1898 ; *voir* reg. des lettres...	11	11	.....	2	24	1,027 47	76 13	1,103 60	Tour de rôle.
					Total.......	....	....	......	..	..	67,125 61	1,616 08	68,741 69	

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

Bureau des Commissaires du havre,
Montréal, 18 janvier 1898.

RAPPORT ET ÉTATS DE LA CAISSE DES PILOTES INVALIDES DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE 1897.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 31 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du port de Montréal, pour être communiqués à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal, pour l'année terminée le 31 décembre 1897, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers :

Recettes.

5 p. c. des droits de pilotage perçus à Montréal...	$3,478 13	
5 p. c. des droits de pilotage perçus à Trois-Rivières et Batiscan	94 39	
5 p. c. des droits de pilotage perçus à Sorel	26 66	
De divers percentages de droits de pilotage sur vaisseaux de guerre, etc	16 61	
De MM. R. Reford et Cie, à raison d'infraction au règlement 106 par le pilote Wilfrid Raymond avec le navire *Fremona* en 1896	48 83	
		$3,664 62
Intérêt sur placements et argent en caisse		2,305 10
Total		$5,969 72

Dépenses.

Pensions à des pilotes vieux et à des veuves de pilotes	$5,589 84	
MM. Riddell et Common, vérification de la caisse pour 1896	35 00	
Timbres-poste, papeterie, etc	15 80	
Remises de percentages prélevés en trop pendant la grève des pilotes en juin	139 02	
Total		$5,769 66
Accusant, pour l'année, un bénéfice de		$ 200 06

Le remboursement d'un montant si considérable de percentage à différentes maisons de commerce s'explique par le fait que pendant la grève des pilotes, à la fin de juin, environ 30 bâtiments ont été guidés par d'autres que les pilotes brevetés, et bien que les différentes maisons eussent protesté contre le prélèvement des 5 pour 100 ordinaires des droits de pilotage, ce fut à l'automne seulement que, éclairés par leurs avocats, les commissaires virent que le percentage n'aurait pas dû être prélevé, dans les circonstances, de sorte qu'il leur a fallu en rembourser le montant total s'élevant à $137.22, que la caisse a perdu en conséquence de la grève de dix jours des pilotes brevetés.

Voici les décès et les mises à la retraite pour l'année :—

La veuve Edouard Boudreau, de Trois-Rivières, et la veuve Isaïe Beaudry, de Sorel, sont mortes, la première, le 8 février, et la seconde, le 10 du même mois. Les vieux pilotes Alexis Gauthier, de Deschambault, et Joseph Léveillé, de Montréal, sont décédés, le premier, le 6 mars et le deuxième le 31 juillet. Dans chacun de ces cas, sauf le premier, la pension pour le trimestre pendant lequel s'est produit le décès a été intégralement payée aux héritiers.

La veuve Alexis Gauthier a été mise au nombre des pensionnés, sur le pied de $32 par trimestre, à compter du 1er mai. La veuve Joseph Léveillé a aussi été pensionnée sur le pied de $37.33 par trimestre à compter du 1er août. Sur le certificat d'un oculiste portant que la vue du pilote François Desjordy, de Lavaltrie, était considérablement affaiblie, et qu'il ne serait pas prudent pour lui de continuer son service, ce pilote a été mis à la retraite pour un an à compter du 1er mai et pensionné sur le même pied que les vieux pilotes: $90 par trimestre.

A la fin de l'année, il y avait sur la liste des pensionnés 9 vieux pilotes, tous recevant $90 par trimestre, et 15 veuves, dont 11 touchent $37.33, trois $32 et une $29.33 par trimestre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

DT. **Alexandre Robertson, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.** AV.

1897.			$ c.
1er jan.	Solde depuis décembre 1896		1,678 37
9 do	Six mois d'intérêt au 1er janvier sur $5,000 d'effets de la cité de Montréal à 5 pour 100		125 00
4 fév.	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 janvier :—		
	Série R, n° 20 et 102 = 2 × 15	$ 30 00	
	do R, n° 42 et 117-119 = 4 × 30	120 00	
	do R, n° 84 = 1 × 60	60 00	
	do D, n° 21 et 45-49 = 6 × 25	150 00	
	do F, n° 164-172 = 9 × 20	180 00	
	do G, n° 289-290 = 2 × 20	40 00	
	do H, n° 64-65 et 139-142 = 6 × 20	120 00	
	do I, n° 231-246 = 16 × 20	320 00	
			1,020 00
31 mai.	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en mai		356 35
30 juin.	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en juin		505 56
30 juillet	Six mois d'intérêt au 1er juillet sur $5,000 d'effets de la cité de Montréal à 5 pour 100		125 00
31 do	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en juillet		554 25
5 août.	Pilote Sévère Perron, 5 pour 100 des droits de pilotage du *Talbot*, de Québec à Montréal et retour, en juin		5 75
7 do	Coupons du havre de Montréal dus le 5 juillet		
	Série R, n° 20 et 102 = 2 × 15	$ 30 00	
	do R, n° 42 et 117-119 = 4 × 30	120 00	
	do R, n° 84 = 1 × 60	60 00	
	do D, n° 21 et 45-49 = 6 × 25	150 00	
	do F, n° 164-172 = 9 × 20	180 00	
	do G, n° 289-290 = 2 × 20	40 00	
	do H, n° 64-65 et 139-142 = 6 × 20	120 00	
	do J, n° 231-246 = 16 × 20	320 00	
			1,020 00
12 août.	Pilote Napoléon Dussault, 5 pour 100 des droits de pilotage, à l'entrée, de la goélette *Helen M. Atwood* à lui payés le 5 juillet parMM. Goodhue et Cie et gardés sous enveloppe par le secrétaire-trésorier jusqu'à ce qu'ils lui fussent demandés à la sortie du bâtiment (*voir* d'autre part pour remboursement)		1 80
31 do	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en août		575 13
4 sept.	Pilote J. S. Labranche (par Joseph Thibeaudeau, agent de pilotage de Montréal à Québec), 5 pour 100 de ses		

1897.		$ c.
4 fév.	Payés les pensions suivantes pour le trimestre finissant le 1er février :—	
	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
	do Sévère Bellisle, Québec	37 33
	do Edouard Boudreau, Trois-Rivières	37 33
	do L. David Bouillé, Deschambault	29 33
	do Jos. Léandre Dessureau, Sorel	37 33
	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire le Grand	37 33
	do J. Octave Hamelin, Deschambault	37 33
	do Hubert Lemay, Montréal	37 33
	do Adolphe Lisé do	37 33
	do David Mathieu, Grondines	32 00
	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
	do Edouard Naud, Sorel	32 00
	do Joseph Toupin, Champlain	37 33
	do Athanase Dufresne, Deschambault	37 33
	do Victor Gagnon, Champlain	37 33
	Vieux pilote Cyrille Belleisle, Deschambault	90 00
	do Damase Cayen, Portneuf	90 00
	do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
	do Pierre Gagnon, Trois-Rivières	90 00
	do Joseph Leveillé, Montréal	90 00
	do Augustin Naud do	90 00
	do George Raymond, Saint-Casimir	90 00
	do Trefflé Toupin, Roberval	90 00
	do Alexis Gauthier, Deschambault	90 00
	do David Perreault do	90 00
3 mai.	*Le Cultivateur*, impression de reçus de pension, etc	5 00
4 do	Riddell et Common, vérification de la caisse des pilotes pour l'année terminée le 31 décembre 1896	25 00
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre finissant le 1er mai :—	
	Veuve Isaïe Beaudry	37 33
	do Sévère Bellisle	37 33
	do L. David Bouillé	29 33
	do Jos. Léandre Dessureau	37 33
	do Placide Gaillardet	37 33
	do J. Octave Hamelin	37 33
	do Hubert Lemay	37 33
	do Adolphe Lisé	37 33
	do David Mathieu	32 00
	do Zéphyrin Mayrand	37 33
	do Edouard Naud	32 00
	do Joseph Toupin	37 33

Date	Détails		Montant
	droits de pilotage sur la barque *Sigurd* de Trois-Rivières à Québec en remorque avec un tirant d'eau de 16 pieds 9 pouces		1 25
30 sept..	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en septembre		596 84
11 oct..	Pilote Ulric Groleau, 5 pour 100 de ses droits de pilotage du *Starlight*, de Québec à Trois-Rivières, le 5 septembre, avec tirant de 16 pieds 6 pouces		1 09
27 do	Pilote N. C. Dufresne, 5 pour 100 de ses droits de pilotage du brick *R.L.T.*, de Montréal à Trois-Rivières, avec un tirant de 12 pieds	$0 90	
	do do de l'*Eskdale* jusqu'à Batiscan, tirant de 13 pieds	1 14	
	do do de Batiscan à Québec, tirant de 15 pieds	1 30	
			3 34
30 do	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en octobre		421 54
3 nov..	Pilote Sévère Perron, 5 pour 100 des droits de pilotage du *Yantic*, de Québec à Montréal, avec un tirant d'eau de 13 pieds		1 63
13 do	Pilote Célestin Brunet, 5 pour 100 de ses droits de pilotage du remorqueur américain *R. W. Wilmont*, de Montréal à Québec, avec un tirant de 14 pieds		1 75
23 do	P. B. Vanasse, percepteur des douanes, Trois-Rivières, droits de la Trinité perçus par lui là et à Batiscan pendant l'année 1897, suivant état détaillé		94 39
30 do	Percepteur des douanes, Montréal, droits de la Trinité perçus en novembre		410 61
11 déc..	Joseph Mathieu, percepteur des douanes, Sorel, droits de la Trinité perçus par lui en 1897, suivant son état en date du 10 décembre 1897		26 66
30 do	Percepteur des douanes, Montréal, balance de droits de la Trinité pour novembre, suivant état du 3 décembre		57 85
31 do	Caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal, intérêt à 3 pour 100 par année sur deniers en dépôt durant 1897		15 10
31 do	Robert Reford et Cie, droits de pilotage du *Fremona*, de Québec à Montréal le 1er novembre 1896, le dit navire ayant été piloté par Wilfrid Raymond en contravention au règlement n° 109 des commissaires du port de Montreal (*voir* page 28 du rapport du district de pilotage de Montréal pour l'année 1896)		48 83

Date	Détails	Montant
	do Athanase Dufresne	37 33
	do Victor Gagnon	37 33
	Vieux pilote Cyrille Bellisle	90 00
	do Damase Cayen	90 00
	do J. B. Dorval	90 00
	do Pierre Gagnon	90 00
	do Joseph Leveillé	90 00
	do Augustin Naud	90 00
	do George Raymond	90 00
	do Treffle Toupin	90 00
	do David Perreault	90 00
	Veuve Alexis Gauthier, montant qui serait revenu à son mari, mort le 6 mars	90 00
	Pensions payées aux personnes suivantes pour le trimestre expiré le 1er août—	
7 août..	Veuve Sévère Belleisle	37 33
	do L. David Bouillé	29 33
	do J. Léandre Dessureau	37 33
	do Placide Gaillardet	37 33
	do J. Octave Hamelin	37 33
	do Hubert Lemay	37 33
	do Adolphe Lisé	37 33
	do David Mathieu	32 00
	do Zéphirin Mayrand	37 33
	do Edouard Naud	32 00
	do Joseph Toupin	37 33
	do Athanase Dufresne	37 33
	do Victor Gagnon	37 33
	do Alexis Gauthier	32 00
	Vieux pilote Cyrille Belleisle	90 00
	do Damase Cayen	90 00
	do J. B. Dorval	90 00
	do Pierre Gagnon	90 00
	do Augustin Naud	90 00
	do George Raymond	90 00
	do Treffle Toupin	90 00
	do David Perreault	90 00
	do François Desjordy	90 00
	C. A. Leveillé, exécuteur de feu le vieux pilote Jos. Leveillé, mort le 31 juillet, le montant de pension payable à ce dernier au 1er août	90 00
12 do	Anderson, McKenzie et Cie, 5 pour 100 des droits de pilotage, à l'entrée, de la goëlette *Helen M. Atwood*, reçus du pilote Napoléon Dussault	1 80
16 do	Coût d'un mandat-poste pour envoyer la pension de Mme Edouard Naud à Suncook, N.-H	0 40
30 sept..	McLean, Kennedy et Cie, droits de la Trinité reçus sur cinq navires à vapeur pendant la grève des pilotes, présentement remboursés	12 74

DT. ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides. AV.

1897.		$ c.

1897.				$ c.
6 nov..	Pensions payées aux personnes suivantes pour le trimestre expiré le 1er novembre :—			
	Veuve Sévère Bellisle			37 33
	do L. David Bouillé			29 33
	do Jos. Léandre Dessureau			37 33
	do Placide Gaillardet			37 33
	do J. Octave Hamelin			37 33
	do Hubert Lemay			37 33
	do Adolphe Lisé			37 33
	do David Mathieu			32 00
	do Zéphirin Mayrand			37 33
	do Edouard Naud			32 00
	do Joseph Toupin			37 33
	do Athanase Dufresne			37 33
	do Victor Gagnon			37 33
	do Alexis Gauthier			32 00
	do Joseph Leveillé			37 33
	Vieux pilote Cyrille Bellisle			90 00
	do Damase Cayen			90 00
	do J. B. Dorval			90 00
	do Pierre Gagnon			90 00
	do Augustin Naud			90 00
	do George Raymond			90 00
	do Trefflé Toupin			90 00
	do David Perreault			90 00
	do François Desjordy			90 00
	Coût d'un mandat-poste pour envoyer la pension de Dame Edouard Naud à Suncook, N.-H.			0 40
30 déc. .	Kingman, Brown et Cie, remboursement de droits de la Trinité perçus en juin, pendant la grève des pilotes, sur des navires qui n'étaient pas guidés par des pilotes brevetés—droits qu'on n'aurait pas dû par conséquent exiger—suivant compte du 1er octobre		$35 25	
	Wm. Johnston & Co. Ltd.	do	8 30	
	Henry Dobell et Cie	do	3 05	
	Hamburg American Packet Co	do	2 25	
	Dobell, Beckett et Cie	do	2 43	
	J. G. Brock	do	1 40	
31 do	Carbray, Routh et Cie	do	5 40	
	Intercolonial Coal Mining Co.	do	3 45	
	Munderloh et Cie	do	2 93	

Havres et Navigation.

			Détails		
		Elder, Dempster et Cie..	do	13 60	
		David Torrance et Cie....	do	5 27	
		H. et A. Allan.......	do	19 17	
		La ligne Beaver de navires à vapeur	do	3 00	
		La Cie Robert Reford, à resp. lim.	do	18 98	
					124 48
		Papeterie et port : pensions envoyées par lettres chargées pendant 1897..........			10 00
		Balance au mois de janvier 1898................			1,878 43
	7,648 09				7,648 09

ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.—*Fin.*

ÉTAT DU FONDS.

Numéros.	Séries.	—	$ c.
		Débentures du havre de Montréal—	
20 et 102	R	(Dû le 5 juillet 1906); intérêt à 6 pour 100 = 2 × 500.........	1,000 00
42 et 117-119	R	(" 5 " 1906); " 6 " = 4 × 1,000.........	4,000 00
84	R	(" 5 " 1906); " 6 " = 1 × 2,000.........	2,000 00
21 et 45-49	D	(" 5 " 1915); " 5 " = 6 × 1,000.........	6,000 00
164-172	F	(" 5 " 1917); " 4 " = 9 × 1,000.........	9,000 00
289-290	G	(" 5 " 1918); " 4 " = 2 × 1,000.........	2,000 00
64-65	H	(" 5 " 1921); " 4 " = 2 × 1,000.........	2,000 00
139-142	H	(" 5 " 1921); " 4 " = 4 × 1,000.........	4,000 00
231-246	I	(" 5 janv. 1924); " 4 " =16 × 1.000.........	16,000 00
		Fonds consolidé de la cité de Montréal—	
165	....	(Dû le 1er juillet 1910); intérêt à 5 pour 100 = 50 × 100........	5,000 00
		En caisse à la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal à 3 pour 100 d'intérêt........	1,829 60
		En caisse des commissaires..................	48 83
		Total..................	52,878 43

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les inscriptions pour l'année 1897 telles que consignées sur les feuilles ci-annexées, et avons trouvé qu'elles s'accordent avec les pièces justificatives fournies; aussi que des débentures et certificats au montant de $52,878.43, tels que décrits dans l'état ci-dessus, nous ont été soumis ce jour.

RIDDELL ET COMMON.
Auditeurs.

MONTRÉAL, 31 janvier 1898.

ANNEXE 10.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

(*Prévu par l'Acte* 54 *de la* 36*e année de Victoria.*)

QUÉBEC, 3 janvier 1898.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, M.P.
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de soumettre, conformément à l'*Acte concernant le pilotage*, 36e Victoria, chapitre 54, article 22, le rapport suivant de la commission du port de Québec, pour l'année 1897.

SERVICE DES STATIONS DE PILOTAGE.

La goélette *La Vigie* est partie pour les stations de pilotage le 14 avril, emmenant huit pilotes.

Le 1er mai *La Mouette* a été expédiée avec douze pilotes.

Quarante-neuf pilotes ont été envoyés par l'Intercolonial les 6, 14, 19, 20, 22 et 27 mai.

Comme d'habitude, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes durant la saison, au moyen du chemin de fer Intercolonial et des goélettes-pilotes, et le service s'est fait d'une manière satisfaisante pour les commissaires.

PILOTES AGÉS.

Avant l'ouverture de la navigation, tous les vieux pilotes, au nombre de neuf, qui avaient 65 ans et plus, furent appelés devant les commissaires, conformément à l'article 32 de l'*Acte concernant le pilotage*, pour justifier de leur aptitude à continuer d'exercer leur métier. Tous furent trouvés capables de remplir leurs devoirs et en conséquence autorisés à rester dans le service pendant un an encore.

MISES À LA RETRAITE.

Un seul pilote a été mis à la retraite pendant l'année : M. Régis Ménard, qui figurait en tête de la liste d'activité.

M. Ménard, qui avait atteint l'âge avancé de 82 ans, était entré dans le service du pilotage le 9 août 1836, et avait ainsi été employé sans interruption pendant plus de 61 ans. Aussi les commissaires consignent-ils avec plaisir ici que pendant ce long et rude temps de service, aucun incident n'a été porté à son compte ni aucune plainte faite contre lui.

DÉCÈS.

Un seul pilote est mort pendant l'année : M. Annibal Baquet, le 11e sur la liste. M. Baquet comptait 42 ans d'honorable service, tous passés sans accident ni plainte contre lui.

ENQUÊTES.

Cinq pilotes ont été cités devant les autorités du pilotage pendant la saison de navigation, tous sur les plaintes portées par les capitaines des navires qu'ils avaient pilotés. Trois de ces pilotes furent trouvés coupables et les deux autres acquittés.

On trouvera dans l'un des tableaux annexés au présent rapport tous les détails relatifs à la nature de la plainte, avec le résultat de l'enquête dans chaque cas.

CONGÉS.

Un congé d'un an, expirant le 31 mars 1898, a été accordé au pilote n° 68, M. J. Emilio Couillard.

PILOTAGE SUR LE SAGUENAY.

Le conseil du pilotage ayant demandé aux commissaires d'établir, pour le Saguenay, un tarif de pilotage à être approuvé par le gouverneur en conseil, les commissaires décidèrent qne bien que le Saguenay fût dans les limites du district de pilotage de Québec les lois présentement en vigueur ne leur conféraient pas le pouvoir de faire un pareil tarif, ni de s'opposer à ce que les capitaines de navires emploient des pilotes non brevetés sur le Saguenay.

FEUX DE LA TRAVERSE.

Les commissaires, fortement convaincus de l'opportunité de remplacer les feux flottants de la Traverse par des phares fixes, ont envoyé la recommandation suivante au ministre de la marine et des pêcheries :—

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 28 décembre 1897.

A l'honorable sir L. H. DAVIS, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries, etc.,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un rapport succinct de l'ingénieur en chef de la commission au sujet du remplacement des feux flottants de la Traverse par des phares fixes.

Les commissaires ont étudié la question, et ils sont d'avis que si les feux flottants actuellement en usage dans la Traverse étaient remplacés par des phares bâtis sur piliers, cela serait d'un grand avantage pour la navigation du Saint-Laurent, allongerait d'un mois la saison, et ainsi serait du plus grand profit pour les ports de Québec, de Montréal et de Trois-Rivières.

A ce sujet, les commissaires désirent appeler respectueusement votre attention sur ce qui est récemment arrivé au navire à vapeur *Boston City*. Ce navire, en destination des ports de Québec et de Montréal, avec une cargaison générale complète, fut signalé à la hauteur du Cap Ray le 28 novembre, et relâcha à Sydney le 29 pour prendre des ordres. Il lui fut enjoint de se rendre à Québec, mais le capitaine, apprenant que les phares flottants avaient été enlevés de la Traverse, ne voulut pas prendre la responsabilité de remonter le fleuve, et après être resté à Sydney jusqu'au 2 décembre pour voir s'il n'y aurait pas moyen de prendre des mesures provisoires, reçut l'ordre de retourner à Halifax pour y décharger sa cargaison, qui dut être expédiée à grands frais par chemin de fer à sa destination. Ainsi se trouve confirmé le fait qu'avec les dispositions actuelles, quelques jours de retard (c'est-à-dire de plus que ce que l'on comptait pour faire le voyage) peuvent, quand vient la fin de la navigation, empêcher n'importe quel navire d'atteindre Québec ou Montréal.

S'il y avait eu des phares fixes dans la Traverse, le *Boston City* aurait pu monter jusqu'à Québec et même peut-être se rendre à Montréal.

Quant au coût de l'amélioration projetée, en comparaison du prix auquel reviennent aujourd'hui l'équipement et l'entretien des feux flottants, les commissaires n'ont pas de chiffres sur lesquels ils peuvent se baser, mais il semble raisonnable de croire qu'une fois construits les phares fixes n'entraîneraient qu'une légère dépense, tandis que pour ce qui est des feux flottants leur équipement et leur entretien doivent coûter beaucoup plus cher.

Les commissaires recommandent donc fortement cette amélioration à l'honorable ministre, et ils espèrent qu'il la prendra en très séri use considération.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 29 juillet 1897.

M. JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier de la commission du havre.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 de ce mois, concernant les feux flottants de la Traverse, et je prends la liberté de soumettre ce qui suit :

En examinant la carte de la Traverse, je vois qu'un pilier à la place du feu flottant de la Traverse d'En-Bas serait dans environ 24 pieds d'eau à marée basse, et qu'un pilier à la place du feu flottant de la Traverse d'En-Haut se trouverait dans environ 30 pieds d'eau à marée basse. Je ne verrais pas grande difficulté à placer de solides piliers dans cette partie du fleuve. M. Gregory n'a pas de rapport à ce sujet, mais, d'après ce qu'il connaît de la localité, il considère qu'il y aurait moyen de construire des piliers. Il pense, toutefois, qu'il serait possible de tracer un bon chenal à suivre à marée montante, au moyen de feux fixes et de feux de direction, dans la Traverse du Nord, entre l'île Madame et l'île d'Orléans.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ST. GEORGE BOSWELL,
Ingénieur en chef.

APPRENTIS PILOTES.

Demande en ayant été faite aux commissaires, permission a été donnée à la corporation des pilotes de lier par contrat 18 apprentis, dont 15 ont été admis en avril, et les trois autres en mai.

Ces apprentis devront servir comme tels pendant sept ans et faire quatre voyages en Europe. De plus leur contrat d'apprentissage porte pour condition qu'ils ne pourront pas être admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes inscrits sur la liste soit réduit au chiffre prévu par la loi.

Vingt-six noms figureront maintenant sur la liste des apprentis; mais l'on n'en doit compter que 24, attendu qu'à cause de leur longue absence Nolet et Dugal sont considérés comme morts.

PRODUITS DU PILOTAGE.

Suivant un rapport reçu du secrétaire-trésorier de la corporation des pilotes pour le port de Québec et plus bas, les recettes brutes pour la saison ont été de $133,545.27. Sur ce montant, la somme de $121,663.53 a été reçue de 880 navires anglais, et le reste ($11,881.72) l'a été de 122 bâtiments étrangers.

Les dépenses ayant été de $23,168.00 en tout, il a resté $110,377.27 à partager entre 129 pilotes, de sorte que chacun de ces derniers a eu un dividende net de $855.64.

CONSEIL DE DIRECTION DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre dernier, les pilotes ont élu les directeurs suivants pour la prochaine année: M. M. F. H. Lamarre, Arbel Bernier, Paul Paquet, Edmond Larochelle, Léon Labrecque et Paul Gobeil; et à une assemblée subséquente du nouveau conseil de direction, M. F. X. Lamarre a été réélu président.

Je joins au présent rapport les différents tableaux dont il ne parle pas, mais qui contiennent les renseignements que les commissaires du port transmettent tous les ans à votre département en leur qualité de commissaires du pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier.

TARLEAU indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du port de Québec, sur la liste d'activité le 31 décembre 1897; le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité, ou sont morts pendant l'année; le nombre temporairement suspendus, qui sont hors d'état de faire le service, qui ont la charge des steamers fédéraux.

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages.			Observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	
1	Régis Ménard	82	Saint-Valier	2	1	3	Mis à la retraite dans le mois de juillet.
2	Jérémie Dufresne	81	Québec	5	5	4	
3	Antoine Gobeil	69	Saint-Laurent, Orléans	14	13	0	Employé par la Ligne Allan.
4	Charles Francis Brown	70	Québec	7	7	4	
5	Paul Pâquet	66	Saint-Jean, Orléans	5	7	4	
6	Joseph Pouliot	71	do	6	5	4	
7	Georges Normand	67	Ile aux Grues	6	5	5	
8	David Damour	65	Trois-Pistoles	0	0	0	L'un des directeurs de la corporation des pilotes; non réélu à la dernière élection.
9	Charles Vézina	63	Saint-Michel, Bellechasse	13	13	0	Employé par la Ligne Allan.
10	Numa Lachance	63	do	16	12	0	do do
11	Annibal Bacquet	62	Québec	0	0	0	Malade une partie de la saison; mort le 30 mai.
12	Joseph Gravel	71	do	6	5	4	
13	Auguste Couillard Després	61	Lauzon, Lévis	12	12	0	Employé par la Ligne Black Diamond.
14	Jean-Bte Pouliot	56	Saint-Jean, Orléans	4	4	5	
15	Jean Gobeil	61	do	4	2	3	Malade depuis septembre.
16	Joseph Pâquet	60	Québec	5	5	4	
17	Louis Edmond Morin	59	do	16	20	1	Employé par la Ligne Thomson.
18	Moïse Lachance	60	Saint-Jean, Orléans	5	6	5	
19	Joseph S. Brown	63	Québec	7	7	4	do Dominion.
20	Hubert Raymond	58	do	9	9	3	
21	Achille Damour	58	Saint-Valier	5	4	4	
22	Joseph Pouliot	54	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Malade toute la saison.
23	Edmond Larochelle, aîné	54	Québec	9	9	1	Kingman, Brown Co.
24	Ant. Thomas Chouinard	63	Pointe-au-Père	5	2	3	Malade depuis septembre.
25	Laurent Godbout	54	Québec	6	5	5	
26	Adelme Pouliot	58	Saint-Laurent, Orléans	12	11	1	Employé par la Ligne Dominion.
27	Bart. Pepin dit Lachance	52	Saint-Jean, Orléans	6	5	5	
28	Frs-Xav. Delisle	52	Québec	5	5	4	
29	Jos. Pepin dit Lachance	63	do	7	7	5	
30	Damien Eugène Boulanger	54	Tadousac	0	0	0	Maître de la station du Saguenay.
31	Cyprien Langlois	53	Saint-Jean, Orléans	5	5	4	
32	Jean Delisle	52	do	9	9	2	

ETAT indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du port de Québec, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	Observations.
33	Nazaire Curodeau	50	Québec	0	1	1	Malade toute la saison.
34	Charles Normand	51	do	6	5	4	
35	Napoléon Rioux	52	Sainte-Pétronille, Orléans	5	5	4	
36	Jean-Bte Tremblay	54	Québec	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
37	Ray. Baquet dit Lamontagne	52	Notre-Dame, Lévis	13	14	1	Employé par la Ligne Beaver.
38	Frs-Xav. Lamarre	51	Saint-Valier	0	0	0	Président de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
39	Moïse Pouliot	49	Saint-Jean, Orléans	11	12	1	Employé par la Ligne Dominion.
40	Paul Gobeil	51	do	6	5	4	
41	Chs Alarie Raymond	49	Château-Richer	5	5	5	
42	Victor Vézina	52	Québec	19	15	2	do Thompson.
43	L. B. O. Goutron dit Larochelle	50	Saint-Michel, Bellechasse	16	13	1	do Allan.
44	Chs. Hermie *alias* A. Bernier	52	do	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
45	Louis Robert Demers	51	Québec	16	16	1	Employé par la Cie de steamers de Québec.
46	Vital Ephrem Chamberland	57	Saint-Michel, Bellechasse	5	6	4	
47	Joseph G. Dupil	50	Québec	12	15	0	Employé par la Ligne Allan.
48	Joseph Fortier	53	Saint-Jean, Orléans	9	9	3	do Black Diamond.
49	Nestor Lachance	52	do	5	5	5	
50	Cyrille Audet dit Lapointe	52	Saint-Michel, Bellechasse	5	5	4	
51	Joseph Lapointe	54	Saint-Laurent, Orléans	5	5	5	
52	Pierre Pepin dit Lachance	48	Montréal	15	15	2	do do
53	Théophile Gourdeau	53	Lauzon, Lévis	9	9	1	do do
54	Isiode Noël	47	Saint-Jean, Orléans	8	5	4	
55	Jean Evariste Adam	53	Trois-Saumons	5	6	5	
56	Alfred Larochelle	47	Saint-Michel, Bellechasse	13	11	1	do Beaver.
57	Théophile Corriveau	50	Québec	7	8	3	
58	Elzéar Godbout	49	do	11	11	1	do Black Diamond.
59	George Couillard Desprès	49	Bienville, Lévis	5	5	4	
60	Pierre Gobeil	49	Saint-Jean, Orléans	10	11	1	do do
61	Théodule Pepin dit Lachance	52	Montréal	12	12	2	do do
62	Achille Trefflé Simard	40	Saint-Joseph, Lévis	21	20	0	do London and Head.
63	Jean-Bte Patoine	46	Montréal	10	9	2	do Black Diamond.
64	Narcisse Lavoie	48	Sainte-Luce, Rimouski	6	5	5	Capitaine du *Greetlands.*

65	Joseph Emilio Couillard	46	Québec	7	6	3	
66	Louis Albert Boyer	52	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
67	Adélard Santerre	47	Saint-Michel, Bellechasse	15	17	1	Employé par la Ligne Allan.
68	Onésime Noël	45	Saint-Jean, Orléans	16	18	1	do Thomson.
69	Napoléon Baillargeon	47	Sainte-Pétronille, Orléans	5	6	4	
70	Jos. Frs-X. Bernier	45	Québec	16	17	1	Employé par la Ligne Donaldson et Ross.
71	Frs-X. Demeule	45	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Capitaine de la goélette-pilote n° 5.
72	Louis Honoré Lapierre	47	Notre-Dame, Lévis	11	11	3	Employé par la Ligne Black Diamond.
73	Jos. Eugène Lachance	43	Saint-Jean, Orléans	4	6	5	
74	David Arthur Bouffard	43	Saint-Laurent, Orléans	5	6	4	
75	Jean Théophile St. Laurent	46	Québec	16	18	1	do Dominion.
76	Jacques Georges Dugas	45	do	5	4	4	
77	Joseph Victor Gourdeau	50	Sainte-Pétronille, Orléans	8	8	1	do Black Diamond.
78	Louis *alias* Trefflé Delisle	43	Trois-Pistoles	5	4	5	
79	Jean-Bte Couillard	46	Cap Saint-Ignace	5	5	5	
80	Chs. Pelletier	47	Saint-Michel, Bellechasse	6	5	4	
81	Jos. *alias* Philéas Langlois	51	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Capitaine de la goélette-pilote n° 2.
82	Nazaire Delisle	48	do do	5	5	4	
83	J. E. Bonaventure Lavoie	45	Sainte-Luce, Rimouski	6	4	5	
84	Ajutor Baillargeon	43	Sainte-Pétronille, Orléans	13	12	1	Employé par la Ligne Black Diamond.
85	Samuel Rioux	44	Québec	14	14	1	do Allan.
86	Chs Octave Clavet	43	Saint-Michel, Bellechasse	15	14	1	do Black Diamond.
87	Paul Lachance	41	Québec	14	12	1	do Johnston.
88	Arcadius Jouvin	39	Sainte-Luce, Rimouski	6	5	4	
89	Léon Lebrecque	47	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
90	Paul Lachance	42	Saint-Jean do	8	8	1	
91	Joseph Pouliot	41	do do	5	5	4	
92	Joseph Larochelle	40	Saint Michel, Bellechasse	6	4	4	
93	Adjutor Lachance	39	do do	4	6	5	
94	Frs. Gaudreau	46	Québec	5	5	4	
95	Arthur Kœnig	46	L'Islet	12	11	1	
96	Eugène Anctil	38	Saint-Jean Port-Joli	5	5	4	
97	David Dumas	44	Notre-Dame, Lévis	5	5	4	
98	Jos. Lachance	43	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	Capitaine de la goélette-pilote n° 1.
99	Paul Pâquet	39	Saint-Jean do	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
100	Alphons Pouliot	45	do do	6	4	5	
101	Elzéar Normand	38	L'Islet	6	5	4	
102	Jean Bernier	38	do	18	15	1	Employé par la Ligne Donaldson et Ross.
103	Joseph Pâquet	36	Saint-Jean, Orléans	5	6	5	
104	Jean A. Lachance	35	Saint-Henri, Lévis	4	5	4	
105	Arthur Baillargeon	40	Sainte-Pétronille, Orléans	5	5	5	
106	Joseph Vézina	36	Saint-Laurent do	5	5	4	
107	Herménégilde Guinard	39	Saint-Thomas, Montmagny	5	5	5	
108	Elzéar Desrosiers	44	Québec	5	4	4	
109	John J. A. Irvine	41	Ile Verte	0	0	0	Capitaine du bateau-phare de l'île Rouge.
110	Frédéric Bouffard	40	Saint-Laurent, Orléans	6	4	4	
111	Ju es Asselin	36	Saint-Michel, Bellechasse	7	7	2	
112	Puydent Marmen	38	Beauport	4	5	4	

ETAT indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du port de Québec, etc.—*Fin.*

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	Observations.
113	Lucien Lachance	36	Notre-Dame, Lévis	15	15	1	Employé par la Ligne Black Diamond.
114	Alfred Dion	39	Ile Verte	5	4	5	
115	Camille Bernier	39	Saint-Michel, Bellechasse	24	9	1	Dominion, Liverpool et Bristol.
116	Moïse Blouin	46	Saint-Jean, Orléans	5	5	4	
117	Moïse *alias* Laurent Godbout	37	Québec	22	23	1	Employé par la Ligne London et Head.
118	Alfred Godreau	44	Cap Saint-Ignace	3	7	4	
119	Alfred Raymond	36	Kamouraska	4	6	4	
120	Philéas Lachance	37	Saint-Jean, Orléans	12	12	2	do Black Diamond.
121	Joseph H. Talbot	35	Berthier	14	14	1	do do
122	Moïse Arthur Lachance	34	Saint-Jean, Orléans	5	5	5	
123	Louis Frs Thivierge	31	do do	5	4	5	
124	François *alias* Joseph N. Dallaire	36	Saint-Laurent do	4	6	3	
125	Joseph Emilien *alias* Emile Lachance	31	Saint-Jean do	5	6	4	
126	Alphonse Asselin	32	Saint-Michel, Bellechasse	12	13	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
127	Edmond Larochelle	31	do do	13	13	1	Employé par la Ligne Johnston.
128	Joseph Plante	31	Baie Saint-Paul	5	4	4	
129	Alphonse Pâquet	31	Saint-Jean, Orléans	6	6	4	
130	Paul *alias* Napoléon Pouliot	38	do do	6	5	5	
131	Arthur Dorion	41	Saint-Joseph, Lévis	4	9	4	
132	Adélard Bernier	36	Québec	18	17	1	do Dominion.

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 3 janvier 1898.

TABLEAU des marées pour 1897, d'après un maréomètre au bassin de raboub de Lévis, dont le zéro est de niveau avec le seuil du bassin, soit à 6 pieds plus bas que la basse mer de reverdie.

JANVIER.

Grandissime marée, 27·40 pieds, le 21, à 8 h. 15 m. soir.
Minime marée, 6·75 pieds, le 31.
Vent de l'ouest pendant 18 jours.
Vent de l'est pendant 12 jours.
Vent du sud pendant 1 jour.

FÉVRIER.

Grandissime marée, 27·30 pieds, le 18, à 7 h. 10 m. soir.
Minime marée, 5·90 pieds, le 28.
Vent de l'ouest pendant 18 jours.
Vent de l'est pendant 8 jours.
Vent du sud pendant 2 jours.

MARS.

Grandissime marée, 29·80 pieds, le 25, à 10 h. 55 m. matin.
Minime marée, 5·40 pieds le 5.
Vent de l'ouest pendant 17 jours.
Vent de l'est pendant 13 jours.
Vent du sud pendant 1 jour.

AVRIL.

Grandissime marée, 28·50 pieds, le 18, à 6 h. 25 m. matin.
Minime marée, 6·50 pieds, le 3.
Vent de l'ouest pendant 15 jours.
Vent de l'est pendant 14 jours.
Vent du sud pendant 1 jour.

MAI.

Grandissime marée, 27·80 pieds, le 17, à 6 h. 10 m. matin.
Minime marée, 9·40 pieds, le 16.
Vent de l'ouest pendant 12 jours.
Vent de l'est pendant 19 jours.

JUIN.

Grandissime marée, 27·80 pieds, le 16, à 6 h. 50 m. matin.
Minime marée, 9·50 pieds, le 29.
Vent de l'ouest pendant 16 jours.
Vent de l'est pendant 14 jours.

JUILLET.

Grandissime marée, 27·30 pieds, le 14, à 6 h. matin
Minime marée, 9·10 pieds, le 8.
Vent de l'ouest pendant 12 jours.
Vent de l'est pendant 19 jours.

AOUT.

Grandissime marée, 26.80 pieds, le 12, à 5 h. 55 m. matin.
Minime marée, 8·50 pieds, le 13.
Vent de l'ouest pendant 21 jours.
Vent de l'est pendant 10 jours.

SEPTEMBRE.

Grandissime marée, 26·10 pieds, le 28, à 7 h. 25 m. soir.
Minime marée, 8·00 pieds, le 29.
Vent de l'ouest pendant 24 jours.
Vent de l'est pendant 6 jours.

OCTOBRE.

Grandissime marée, 26.80 pieds, le 28, à 7. h. 40 m. soir.
Minime marée, 7·50 pieds, le 10.
Vent de l'ouest pendant 22 jours.
Vent de l'est pendant 7 jours
Vent du nord pendant 2 jours.

NOVEMBRE.

Grandissime marée, 27·40 pieds, le 26, à 7 h. 40 m. soir.
Minime marée, 7·40 pieds.
Vent de l'ouest pendant 17 jonrs.
Vent de l'est pendant 11 jours.
Vent du sud pendant 1 jour.
Vent du nord pendant 1 jour.

DÉCEMBRE.

Grandissime marée, 27.80 pieds, le 11, à 7 h. 45 m. soir.
Minime marée, 6·70 pieds, le 25.
Vent de l'ouest pendant 21 jours.
Vent de l'est pendant 10 jours.

U. VALIQUET,
Surintendant de la calle sèche, Lévis

TARIF DE PILOTAGE.

TAUX des pilotages pour le port de Québec et en aval, d'après le règlement adopté par les commissaires le 18 juin 1891, et sanctionné par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 du même mois.

TABLEAU I.

TAUX des pilotages pour et en aval du port de Québec, pour chaque pied de tirant d'eau.

De	A	Du 1er mai au 10 novembre.	Du 10 novembre au 19 novembre.	Du 19 novembre au 1er mars.	Du 1er mars au 1er mai.
Du Bic ou tout aut. end. en aval du mouil. de Brandy-Pots, au large de l'île aux Lièvres.	Mouillage ou lieu d'amarr. dans le bassin ou le port de Québec.	$3.87	$4.95	$6.02	$4.41
Du mouillage de Brandy-Pots, au large de l'île aux Lièvres, ou de tout autre endroit en amont du dit mouillage et en aval de la pointe St-Roch..	do do ..	⅔ do	⅔ do	⅔ do	⅔ do
De la pointe St-Roch ou d. tout autre end. en amont de cette pointe et en aval de la pointe a. Pins, sur l'île aux Grues.	do do ..	⅓ do	⅓ do	⅓ do	⅓ do
De la pointe a. Pins, ou de l'île a. Grues, ou de t. autre end. en aval du Trou St-Patrice.	do do .	¼ do	¼ do	¼ do	¼ do
Du mouillage ou lieu d'amarrage dans le bassin ou le port de Québec.	Au Bic ou l'endroit où le pilote est libéré dans le fleuve en aval de Québec	$3.40	$4.46	$5.54	$3.93

TABLEAU II.

TAUX des pilotages pour le port de Québec et en aval.

De	A	$ c.
Tout quai dans le port de Québec, entre la Pointe-à-Carcy, en aval, et l'extrémité ouest du quai Allen, en amont, ces deux points inclus............	Tout autre quai dans les dites limites....	2 50
Tout point dans le port de Québec, autre qu'un quai, dans les limites susdites..	Tout autre endroit dans le dit port, autre qu'un quai, dans les dites limites..... .	5 00

Les pilotes prenant la direction de navires au Trou Saint-Patrice ou en amont n'auront droit à rien de plus que la somme allouée par le tableau II pour piloter les navires d'une partie du port à une autre.

J. B. LALIBERTÉ, *président.*

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier.*

BUREAUX DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 3 janvier 1898.

COMMISSION DU PORT DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1897 devant la commission du port de Québec, en vertu de l'*Acte du pilotage*, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, art. 4.

Nom du pilote jugé.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Louis Honoré Lapierre......	Avoir heurté le mur en travers avec la barque *India.*	8 juillet..	Trouvé coupable et condamné à $40 d'amende et les frais.
Alfred Godreau............	Avoir fait passer le steamer *Derwent Holme* sur la batture à Saint-Jean Port-Joli.	13 août...	Trouvé coupable d'avoir fait erreur en ne s'assurant pas de la distan. quand il était à la hauteur d. phares d. Piliers, et condam. à payer les f. dans la cause
Moïse *alias* Laurent Godbout.	Avoir heurté quelque obstacle avec le *Derwent Holme*, étant à l'ancre en face de l'île White.	16 août...	Acquitté.
Charles Normand...........	Avoir heurté le brise-lames avec la barque *P. Wickstrom, jr.*	1er et 6 octobre.	Acquitté.
George Couillard Desprès...	Avoir échoué le *Turret Cape* sur le récif de Saint-Valier.	6 déc.	Trouvé coupable en ce qu'il n'avait pas eu le soin de vérifier sa route ; mais vu ses 27 ans de service, pendant lesquels il ne lui est arrivé aucun accident et il n'a été porté aucune plainte contre lui, les commissaires, au lieu de le suspendre, l'ont condamné à une amende de $40 et aux frais de la cause.

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
QUÉBEC, 2 janvier 1897.

Havres et Navigation.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

Liste des apprentis pilotes sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage de Québec, le 31 décembre 1897.

Numéro	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Duval....................	11 avril 1871..	Absent depuis l'automne de 1877.
2	Ernest Nolet...............	19 mars 1874..	Absent depuis l'automne de 1878.
3	Adélard Vézina.................	24 mai 1883...	Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
4	Jean-Baptiste Pouliot............	24 do 1883...	
5	Joseph Thivierge.................	24 do 1883...	
6	Léonidas Lachance..........	24 do 1883...	
7	Eudore Langlois............	24 do 1883...	
8	Frs-Xav. Eustache *alias* Wm. Doiron	12 juillet 1883.	
		Admis.	
9	Joseph Delisle..............	26 avril 1877...	Il sera stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne devront pas se présenter à l'examen avant que le nombre des pilotes lamaneurs inscrits sur la liste d'activité ne soit réduit au chiffre prévu par la loi.
10	Jules Lachance...................	26 do 1877...	
11	Auguste Lansterre...............	26 do 1877...	
12	Arthur Larochelle..............	26 do 1877...	
13	Alexandre Larochelle...............	26 do 1877...	
14	Raoul Lachance..............	26 do 1877...	
15	Wm. Langlois.....................	26 do 1877...	
16	Arthur Paquette.................	26 do 1877...	
17	Ernest Bernier..................	26 do 1877...	
18	Joseph Dupil....................	26 do 1877...	Il sera stipulé de plus dans les contrats d'apprentissage d'Adélard Delisle et de Joseph Normand, qu'ils auront à passer un second examen préliminaire dans l'année à compte de la date de leur admission.
19	Arthur Baquet..................	26 do 1877...	
20	Jules Lamarre	26 do 1877...	
21	George Larochelle................	29 do 1897...	
22	L. Eug. Lachance	29 do 1897...	
23	Adélard Delisle..................	29 do 1897...	
24	Paul Gobeil....................	25 mai 1897...	
25	Peter Laureat Lachance...........	25 do 1897...	
26	Joseph Normand..................	25 do 1897...	

Certifié,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,

Québec, 3 janvier 1898.

QUÉBEC, 31 décembre 1897.

M. F. GOUDREAU,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état détaillé, en double, des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1897, ainsi qu'un état des deniers reçus et dépensés par la corporation des pilotes, savoir :

Recettes totales de la corporation des pilotes............	$133,108 34
Dépenses totales	23,168 00

Lequel solde, étant divisé entre 129 pilotes en activité, donne $855.64 à chacun. Cent vingt-deux navires étrangers ont payé $11,881.72, et huit cent quatre-vingts anglais $121,663.55.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

LA CORPORATION DES PILOTES.

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour la caisse des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1897.

RECETTES.

Solde de 1896	$13,126 49
Corporation des pilotes, à compte du capital	600 00
Amendes	45 00
Contribution des pilotes	9,412 92
Intérêt sur placements	3,467 50
Intérêt—Caisse d'épargnes	361 46
	$27,013 37

DÉPENSES.

Pensions	$ 7,763 55
Secours	526 06
Frais généraux	3 50
Appointements	550 00
Dépôt à la caisse d'épargnes	17,900 58
En caisse	269 68
	$27,013 37

PILOTES SECOURUS SUR LA CAISSE.

Gobeil, Jean	$ 129 51
Chouinard, Thomas	66 64
Pouliot, Joseph	182 64
Curodeau, Nazaire	119 47
Bâquet, Annibal	27 80
	$ 526 06

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DE LA CAISSE.

Somme payée à chaque pilote pendant l'année, du 1er novembre 1896 au 1er novembre 1897.

Douze pilotes, à $100-$125.

Chassé, Jean	$ 115 00
Bouffard, David	115 00
Couillard, Jos. Ph.	115 00
Demers, Victor	115 00
Genest, Edouard	115 00
Girard, Dominique, décédé le 28 avril 1897	55 00
Lapointe, Antoine	115 00
Pouliot, Joseph	115 00
Pouliot, Jean	115 00
Talbot, J.-Bte	115 00
Tremblay, Laurent	115 00
Ménard, Régis, pensionné le 1er août 1897	30 00
	$1 ,235 00

Un pilote, à $90-$110.

Verreault, Dominique	$ 105 50
	$ 105 50

Trois pilotes, à $84-$100.

Desprus, Abraham	$ 96 00
St-Laurent, Amable	96 00
Vézina, Alexis	96 00
	$ 288 00

Deux pilotes, à $82-$98.

Dick, Ovide	$ 94 00
Lapointe, Cyrille, arrérages	20 50
" " année	69 50
	$ 184 00

Deux pilotes, à $80-$96.

Corriveau, F.-X., décédé le 5 mars 1897	$ 21 10
Pelletier, François	92 00
	$ 113 10

Trois pilotes, à $73-$88.

Charest, Pierre	$ 84 25
Pouliot, Paul	84 25
Raymond, Léandre	84 25
	$ 252 75

Deux pilotes à $47-$57.

Forbes, James	$ 54 50
Larochelle, Lawrence	54 50
" " décédé le 10 déc. 1897	10 66
	$ 119 66

VEUVES DE PILOTES.

Vingt et une veuves, à $58-$70.

Veuve de Audet dit Lapointe, George	$ 67 00
" Bernier, J.-Bte	67 00
" Brown, Charles	67 00
" Caron, Maximin	67 00
" Delisle, Magloire	67 00
" Dumas, Charles	67 00
" Dumas, François	67 00
" Dion, Jean-Bte	67 00
" Dick, Joseph	67 00
" Godbout, Laurent	67 00
" Girard, Dominique, pensionnée le 1er mai 1867	35 00
" Jouvin, Hilaire	67 00
" Laprise, Louis	67 00
" Langlois, Paul	67 00
" Lavoie, Ls Jos	67 00
" Lapierre, Pierre	67 00
" Marcoux, Edouard	67 00
" Pelletier, Alexis	67 00
" Pettigrew, Edouard	67 00
" Sylvestre, Yves, décédée le 24 mars 1897	22 82
" Vaillancourt, Alexandre	67 00
	$ 1,330 82

Vingt veuves, à $55-$66.

Veuve de Bacquet, Annibal, pensionnée le 1er août 1898	$ 33 00
" Coulombe, Jean	63 25
" Fontaine, Louis	63 25
" Delisle, F.-X	63 25
" Dumas, Hubert	63 25
" Dion, Julien	63 25
" Forgues, Narcisse	63 25
" Fontaine, Pierre	63 25

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour la caisse des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	$ cts.
Veuve de Gourdeau, Pierre	$ 63 25
" Guénard, Michel	63 25
" Lachance, F.-X.	63 25
" Lachance, Barth.	63 25
" Lamarre, Jean Frs	63 25
" Laprise, Pierre	63 25
" Lemieux, Pierre	63 25
" Marticotte, Isaïe	63 25
" Morency, Jos	63 25
" Raymond, Jos	63 25
" Reuelland, Pierre, arrérages	13 75
" " année	63 25
" Thivierge, Louis	63 25
	$ 1,248 50

Dix veuves, à $54-$65.

	$ cts.
Veuve de Adam, J. C.	$ 62 25
" Babin, Damase	62 25
" Demers, Edouard	62 25
" Dorion, Eustache	62 25
" Fortin, Nicolas	62 25
" Genest, Amable	62 25
" Gaudreau, François	62 25
" Lapointe, Joseph	62 25
" Leclerc, Louis Ol.	62 25
" Plante, Gabriel	62 25
	$ 622 50

Six veuves, à $52-$63.

	$ cts.
Veuve de Bouchard, Antoine	$ 60 25
" Cinq-Mars, David	60 25
" Crépault, Louis	60 25
" Curodeau, Pierre	60 25
" Mercier, Magloire	60 25
" Roy, Alexis	60 25
	$ 361 50

Neuf veuves, à $50-$60.

	$ cts.
Veuve de Fournier, Amable	$ 57 50
" Glynn, Dennis	57 50
" Irvine, William	57 50
" Langelier, Fabien	57 50
" Langlois, Julien, à compte	42 50
" Laroche, Jean-Bte	57 50
" Lavoie, A. (L.-M.)	57 50
" Noël, Henri	57 50
" Ross, Pierre	57 50
	$ 502 50

Neuf veuves, à $48-$58.

	$ cts.
Veuve de Talbot, J.-Bte., arrérages	$ 12 00
" Talbot " année	55 50
" Caron, Germain	55 50
" Côté, François	55 50
" Dion, Jean	55 50
" Kœning, C. F.	55 50
" Lachance, Ovide	55 50
" Lévesque, Joseph	55 50
" Pelletier, Jean, déc. 15 août '97	43 42
" Pineau, Benjamin	55 50
	$ 499 42

Cinq veuves, à $40-$48.

	$ cts.
Veuve de Côté, Célestin, arrérages	$ 10 00
" Côté " année	46 00
" Desrosiers, Pierre	46 00
" Dion, Jos., pension 1er août '97	39 33
" Lachance, F.-X. (M.-L.)	46 00
" Turgeon, Edouard	46 00
	$ 233 33

Cinq veuves, à $34-$40.80.

	$ cts.
Veuve de Dandurand, Jacques	$ 39 10
" Keable, André	39 10
" Morency, Guill.	39 10
" Pelletier, David	39 10
" Rouleau, Pierre	39 10
	$ 195 50

Six veuves, à $32-$38.40.

	$ cts.
Veuve de Caron, Fabien	$ 36 80
" Côté, Magloire	36 80
" Langlois, Ls (A.-R.)	36 80
" McNeil, Thomas	36 80
" Simard, George, décédée le 12 juillet 1897	26 00
" Turgeon, Alfred	36 80
	$ 210 00

ENFANTS.

		$ cts.
Enfant de Boutin, Thomas	(1)	$ 12 75
" Bernier, Ch., décédé le 29 mai 1897		1 50
" Couillard, Hilaire, arrérages		7 50
" Couillard " année		12 75
" Dugas, Jean	(1)	17 25
" Dupuis, F., décédé le 20 oct. '97		15 85
" Forbes, James	(2)	31 62
" Fortin, N.	(1)	17 25
" Giroux, Jean	(1)	17 25
" Jahan, Joseph	(1)	17 25
" Langlois, Joseph	(1)	17 25
" Laprise, P. S.	(2)	30 37
" Toussaint, P.	(1)	17 25
" Plante, Jos., arrérages	(1)	9 63
" Plante " année		17 25
" Noël, F., pensionné le 14 avril 1897	(1)	9 75
" Chouinard, Ch., pensionné le 1er mai 1897	(1)	9 00
		$ 261 47

RÉCAPITULATION DES PENSIONS.

		$ cts.
12 pilotes, de $100 à $120		$ 1,235 00
1 " 92 à 110		105 40
3 " 84 à 100		288 00
2 " 82 à 98		184 00
2 " 80 à 96		113 10
3 " 73 à 88		252 75
2 " 47 à 57		119 66
25 pilotes.		
21 veuves, de $58 à $70 00		$ 1,330 82
20 " 55 à 66 00		1,248 50
10 " 54 à 65 00		622 50
6 " 52 à 63 00		361 50
9 " 50 à 60 00		502 50
9 " 48 à 58 00		499 42
5 " 40 à 48 00		233 33
5 " 34 à 40 80		195 50
6 " 32 à 38 40		210 00
91 veuves.		
17 enfants à $15, $12.50, $10, $18, $15, $12.		261 47
133 pensionnaires.		$7,763 55

État des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour la caisse des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

Dr. — Recettes.	$ cts.
Solde de 1896	$13,126 49
Commission des chemins à barrières, Québec : 1 an d'intérêt au 1er juillet 1897, $22,800, à 6 pour 100	1,368 00
La cité de Québec : 1 an d'intérêt au 1er juillet 1897, sur $9,000, à 7 pour 100	630 00
Département du Trésor : 1 an d'intérêt au 1er juillet 1897, sur $20,000, à 5 pour 100	1,000 00
La corporation des pilotes : 1 an d'intérêt sur $1,600 à 4 pour 100	64 00
Syndics de l'église de Saint-Fulgence : 1 an d'intérêt sur $2,500, à 5 pour 100.	125 00
Guillaume Bouchard : 1 an d'intérêt sur $2,400, à 5 pour 100	120 00
Municipalité de Saint-Joseph-de-Lévis : 1 an d'intérêt sur $3,200, à 5 pour 100.	160 50
Banque d'épargne : intérêt annuel sur compte courant, au 25 mai 1897	361 46
Contributions des pilotes	9,348 18
Reçu des capitaines agissant comme pilotes	64 74
Reçu de la corporation des pilotes, amendes	45 00
Reçu à compte de capital remis	600 00
	$27,013 37

Av.	$ cts.
Pensions, secours, etc., pour l'année 1897 :—	
Secours	$ 526 06
Arrérages de pensions au 31 décembre 1897.	73 38
Semestre finissant le 31 janvier 1898	1,698 24
Trimestre terminé le 30 avril 1897	1,999 35
Trimestre terminé le 31 juillet 1897	2,011 90
Trimestre terminé le 31 octobre 1897	1,980 68
Frais généraux	3 50
Appointements du secrétaire-trésorier et de son aide	550 00
Dépôt à la caisse d'épargne de la banque Nationale	17,900 58
Solde en caisse	269 68
	$27,013 37
État de la caisse.	
Sommes prêtées	$60,945 83
Sommes dans la caisse d'épargne	17,900 58
Sommes entre les mains du tresorier	269 68
	$79,116 09
A déduire : Arrégages de pensions dus ce jour	116 00
	$79,000 09

F.-X. DION,
Secrétaire-trésorier.

N.B.—Nous soussignés, nommés officiellement pour la revision des livres et comptes de la caisse des pilotes invalides de Québec, certifions les avoir examinés minutieusement et les avoir trouvés corrects.

T. BOISSINOT,
Comptable.

CHAS. RAYMOND,
N. CURADEAU,
Auditeurs.

Québec, 31 décembre 1897.

F. X. DION en compte courant avec la corporation des pilotes de Québec, jusqu'au 31 décembre 1897.

Dt.	$
Solde de 1897	$728 21
Fonds de réserve de 1896	500 00
Caisse de retraite des pilotes,	750 00
Douanes, Montréal	73,107 72
" Trois-Rivières	2,468 61
" Chicoutimi	534 13
" Tadousac (St-Etienne)	383 10
" Sorel	1,071 74
" Batiscan	371 43
" St-Thomas de Montmagny	1,535 56
" Trois-Pistoles	126 20
Banque Nationale	116 72
Temps perdu	2,644 52
Amendes	280 00
Pilotage perçu à Québec	53,946 78
	$138,564 72

Av.	$	$
Bateaux-pilotes		$ 881 73
Dépenses des pilotes		654 47
Bateau-pilote—*Price*		730 90
Dépenses générales	$ 1,706 88	
Déduire	1 50	
		1,705 38
Provisions	1,557 86	
Déduire	67 05	
		1,490 81
Loyer	623 63	
Déduire	90 00	
		533 63
Prêts à compte		600 00
Gages de matelots		1,054 48
Gages du cuisinier		506 60
Indemnité aux directeurs		600 00
" capitaines		275 00
" pour la station de Saguenay		250 00
Parts des bateaux-pilotes		2,500 00
Intérêts sur prêts		64 00
Assarance		108 41
Pilotage : remboursements		314 49
Salaires des employés		1,550 00
Caisse des pilotes		9,348 18
Caisse des pilotes à la retraite		750 00
Caisse de réserve		500 00
Dividendes		113,210 00
Solde		936 64
		$138,564 72

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

N.B.—Nous soussignés, nommés officiellement pour la revision des livres et comptes de la caisse des pilotes invalides de Québec, certifions les avoir examinés minutieusement et les avoir trouvés corrects.

T. BOISSINOT,
Comptable.

CHAS. A. RAYMOND,
N. CURODEAU,
Auditeurs.

QUÉBEC, 31 décembre 1897.

ANNEXE No 11.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE D'HALIFAX, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

HALIFAX (N.-E.), 8 janvier 1898.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour le département les états de l'administration du pilotage d'Halifax, savoir :—
Etat des recettes et des dépenses.
Etat de la caisse de retraite.
Relevé des navires, anglais et étrangers, à l'entrée.
Relevé des navires, anglais et étrangers, à la sortie.
Liste des pilotes brevetés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

ÉTAT des recettes et dépenses pour l'année 1897.

Dt.	$ c.
Solde, 31 décembre 1896	1,297 57
Pilotage à la sortie	1,457 11
Commissions	1,352 64
Intérêt, etc	366 78
Brevets et cautionnements	104 00
	4,578 10
Av.	
Appointements du secrétaire-trésorier	600 00
Loyer, taxes, chauffage, etc	325 00
Impressions, papeterie, frais de visite des stations	516 88
Caisse de retraite	1,041 90
Solde, 31 décembre 1897	2,094 32
	4,578 10

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

ETAT de la caisse de retraite.

DT.	$ c.	$ c.
Solde, 31 décembre 1896		13,554 86
Intérêt, etc	366 78	
Commissions	675 12	
		1,041 90
		14,596 76
A déduire—Sommes payées pour pensions		485 00
AV.		14,111 76
Effets du Canada	5,200 00	
Caisse d'épargne	6,677 77	
Dépôt spécial	2,000 00	
Banque Union	233 99	
		14,111 76

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

LISTE des pilotes du port d'Halifax.

N°	Nom.	Domicile.	Age.
1			
2	William Fleming	Halifax	31
3	James Holland	Anse-Duncan	61
4	William Baker	Halifax	62
5	Bernard Gallagher	do	73
6	Daniel Martin	Ketch-Harbour	52
7	Joseph Reno	Anse-au-Hareng	72
8			
9	Hugh Munro	Halifax	62
10	Jeremiah Holland	Anse-Duncan	65
11	Edward Byers	Halifax	56
12	James Hanrahan	Anse-Ferguson	60
13	William Beazley	do	57
14	John Hayes	Halifax	47
15	James Spears	do	39
16	John Beazley	do	37
17			
18	Charles F. Martin	Halifax	32
19	William White	Anse-Ferguson	40
20	Thomas Hayes	Anse-au-Hareng	38
21	Thomas Reno	do	37
22	Frank Mackay	Halifax	25
23	Henry Latter	do	33
24			
25	James Conway	Anse-Ferguson	35
26	James Fleming	Ketch-Harbour	58
	*William Hayes	Anse-au-Hareng	23
	*William Gorman	do	23
	*Frank Thomas	do	22

*2e classe.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

Relevé des navires, à la sortie, port d'Halifax (N.-E.), du 1er janvier au 31 décembre 1896 (sujets aux droits obligatoires de pilotage).

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
								$ c.
103	24	11	4	3	579	66	688,480	12,338 10

ÉTRANGERS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
39	5	6	49	1	121	....	168,326	3,271 50
142	29	17	53	4	700	66	856,806	15,609 60

Relevé des navires, à l'entrée, port d'Halifax (N.-E.), du 1er janvier au 31 décembre 1897 (sujets aux droits obligatoires de pilotage).

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
								$ c.
16	4	12	5	3	500	18	645,458	6,370 76

ÉTRANGERS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barques.	Barques.	Navires.	Steamers.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
14	4	4	47	1	121	....	163,870	1,789 40
30	8	16	52	4	621	18	809,328	8,160 16

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 12.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE SAINT-JEAN, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

Bureau de l'administration du pilotage,
District de Saint-Jean (N.-B.), 6 janvier 1898.

M. F. Gourdeau,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—Vous trouverez ci-inclus les rapports annuels du pilotage, pour ce district, pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

J. W. THOMAS,
Secrétaire, administration du pilotage de Saint-Jean.

Bureau de l'administration du pilotage,
District de Saint-Jean (N.-B.), 31 décembre 1897.

Relevé des recettes et dépenses pour l'année finissant le 31 décembre 1897.

Recettes.	$ c.	$ c.
Brevets—30 pilotes à $5	150 00	
" 6 chaloupes à $10	60 00	
		210 00
Pilotage—25 cents par pied à la sortie du port de Saint-Jean (N.-B.)	2,048 41	
" " " Musquash	15 00	
		2,063 41
Vacations des commissaires, etc., sauf instructions du ministre		800 00
		3,073 41
Dépenses.		
Papeterie, livres, etc	34 90	
Audition des comptes pour 1896	25 00	
Loyer de bureau, 1 an au 1er novembre	100 00	
Appointements, secrétaire-trésorier, 1 an à cette date	800 00	
Bail	275 00	
Divers	6 50	
		1,241 40
Solde placé au crédit de la caisse des pilotes		1,832 01
		3,073 41

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE L'ADMINISTEATION DU PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN (N.-B.), 31 décembre 1897.

ÉTAT de la caisse des pilotes de Saint-Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

COMPTE DE LA CAISSE DES PILOTES.	$ c.	$ c.
DT.		
Pensions payées, 2 pilotes	400 00	
" 6 veuves	516 00	
" 2 enfants	30 00	
		946 00
Frais de funérailles, Mme Mulherron		20 00
Banque Maritime, biffé		214 09
		1,180 09
Solde		9,496 50
		10,676 59
AV.		
Solde, 31 décembre 1896		8,561 89
Intérêt sur dépôt, caisse d'épargnes Dominion, 12 mois au 1er juillet 1897, livret n° 744	140 45	
Intérêt sur dépôt, caisse d'épargnes Dominion, 12 mois au 1er juillet 1897, livret n° 10,260	142 24	
		282 69
Montant transféré du compte du revenu		1,832 01
		10,676 59
Solde au crédit de la caisse des pilotes, 31 décembre 1897		9,496 50

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN (N.-B.), 31 décembre 1897.

ÉTAT des finances de l'administration du pilotage de Saint-Jean, d'après l'audition, pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

COMPTE DE PLACEMENT.	$ c.	$ c.
Sur dépôt, caisse d'épargnes Dominion, livret n° 744	4,154 00	
" " " " n° 10,260	4,206 54	
		8,360 54
COMPTE COURANT.		
Banque du Nouveau-Brunswick		1,135 96
		9,496 50

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE,
CANADA, DISTRICT DE SAINT-JEAN (N.-B.),
31 décembre 1897.

ÉTAT des gains individuels des pilotes, pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

	$ c.	$ c.
Somme totale reçue	28,229 07	
RÉDUIRE—25c. par pied de pilotage à la sortie pour les dépenses du bureau, des pensions, etc	2,048 41	
		26,180 66
Contra.		
Bennett, James	943 40	
Cline, Richard	1,566 62	
Cline, Alfred	628 20	
Conlin Patrick	133 50	
Daley, Charles	1,023 50	
Doyle, James	1,806 66	
Doherty, Joseph	1,205 73	
Doody, P. George	821 23	
Fletcher, Edward J	763 87	
Lahey, William	1,037 70	
Lahey, Frank L	520 26	
Mantle, James E	936 35	
Miller, William	936 05	
McPartland, James	771 30	
Quinn, William	884 49	
Reed, James	963 85	
Rogers, Bart	1,686 05	
Spears, John	831 45	
Spears, Henry	1,242 10	
Spears, Martin	934 43	
Spears, James S	877 32	
Sherrard, John L. C	1,238 08	
Sproul, John	921 62	
Stone, Thomas J	769 46	
Scott, William	438 50	
Scott, Richard	737 06	
Thomas, John S	898 85	
Thomas, Robert	453 28	
Traynor, Thomas	209 75	
		26,180 66

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN (N.-B.), 31 décembre 1897.

RELEVÉ des navires pilotés au port de Saint-Jean (N.-B.), pendant l'année terminée le 31 décembre 1897.

——	Britanniques.	Etrangers.	Total.
Goélettes	142	183	325
Bricks et brigantins	7	2	9
Voiliers	8	3	11
Barques et petites barques	40	24	64
Vapeurs	157	24	181
	354	236	590
Montant du pilotage reçu	$19,691 49	$8,537 58	$28,229 07

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN (N.-B.), 31 décembre 1897.

PILOTES brevetés, Saint-Jean (N.-B.), 1896-97.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Bennett, James	40	St-Jean, N.-B	
Cline, Richard	72	do	
Cline, Alfred	40	do	
Conlin, Patrick	47	do	
Doyle, James	60	do	
Doherty Joseph	51	do	
Daley, Charles	61	do	
Doody, P. George	57	do	
Fletcher, Edward J	70	do	
Lahey, William	68	do	
Lahey, Frank L	26	do	
Mantle, James E	51	do	
Miller, William	46	do	
McPartland, James	63	do	
Quinn, William	50	do	
Reed, James	51	do	
Rogers, Bart	40	do	
Spears, John	48	do	
Spears, Henry	46	do	
Spears, James S	52	do	
Spears, Martin	40	do	
Sherrard, John L. C	63	do	
Scott, William	41	do	
Scott, Richard	46	do	
Stone, Thomas J	44	do	
Sproul, John	61	do	
Thomas, John S	49	do	
Thomas, Robert	56	do	
Traynor, Thomas	44	do	
McAnulty, John	59	Musquash, N.-B	Breveté pour Musquash seulement.

J. W. THOMAS,
Secrétaire.

ANNEXE Nº 13.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE LOUISBOURG, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

LOUISBOURG (N.-E.), 15 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Louisbourg pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1897.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES McPHEE,
Secrétaire.

NOMS des pilotes du port de Louisbourg (N.-E.), pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Nº	Age.	Nom.	Droits.
			$ c.
1	58	George Kehoe	
2	36	Daniel A. Townsend	
3	34	John Power	
4	38	Wm. P. Cann	
5	47	Elias Townsend	
6	64	John Williams	
7	58	Samuel A. Townsend	
8	37	Jas. T. Kelly	
9		Capitaine Wm H. Townsend, goélette *S. H. Townsend*	7 00
10		do John O. Harah, do *Cumminger*	10 00
11		do M. Florian, barge *Lizzy*	10 00
12		do do do *Alice*	10 00
13		do W. H. McGillivray, barge *A. L. Taylor*	10 00
14		do do do *Mabel*	10 00
15		do W. E. Macumber, remorqueur *D. H. Thomas*	10 00
			67 00

JAMES McPHEE,
Secrétaire-trésorier.

Havres et Navigation.

CLASSE DES NAVIRES.

—	Nombre.	Tonnage.
Steamers.		
Britanniques	97	103,225
Etrangers	19	16,984
Voiliers.	116	120,209
Britanniques	40	17,244
Etrangers	36	32,123
	76	49,367

DROITS DE PILOTAGE REÇUS.

—	$ cts.	$ cts.
Steamers britanniques	2,120 50	
Voiliers do	643 66	
		2,764 16
Steamers étrangers	351 50	
Voiliers do	1,045 61	
		1,397 11
		4,161 27

FTAT des recettes et des dépenses pour l'année 1897.

—	Montant.
RECETTES.	$ cts.
Reçu en droits de pilotage	4,161 27
Droits de brevets	67 00
	4,228 27
DÉPENSES.	
1 chaloupe-pilote	45 00
Réparations de chaloupes	15 00
Impressions	2 00
Appointements du secrétaire-trésorier	166 45
Payé aux pilotes	3,992 82
do commissaires	7 00
	4,228 27

JAMES McPAEE,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 14.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1897.

F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district du port de Pictou, pour l'année finissant le 31 décembre 1897.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. NOONAN,
Secrétaire.

MEMO.—Gains des pilotes en 1897.

Numéro.	Nom.	Domicile.	Montants gagnés.
			$ c.
1	Jas. Fraser	Chance-Harbour	86 13
2	......	......	......
3	W. A. Cooke	Pictou	367 37
4	......	......	......
5	......	......	......
6	C. A. Cooke	Pictou	636 65
7	G. W. Powell	Pictou-Landing	25 00
8	D. McLeod	Pictou	144 00
9	D. S. Smith	do	854 13
10	A. Smith	do	822 05
			2,935 33

Recettes et dépenses de tous les deniers perçus par ou pour l'administration du pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

Recettes.	$ c.	$ c.
Reçu des droits de pilotage, d'après relevé	2,983 19	
" de 7 pilotes, cautionnements renouvelés	7 00	
" du capitaine Boulangier, brevet	40 00	
Solde dû au secrétaire	564 81	
		3,595 00
Dépenses.		
Payé aux pilotes pour pilotage	2,935 33	
" appointements du secrétaire	200 00	
Solde de 1896	459 67	
		3,595 00

J. A. GORDON.
JOHN R. DAVIS.
A. J. PATTERSON,
H. McKENZIE,
Commissaires, port de Pictou (N.-E.).

Droits de pilotage perçus pendant la saison de 1897.

	$ c.	$ c.
Somme totale reçue pour pilotage pendant la saison de 1897		2,983 19
Sur cette somme :—		
Reçu de steamers	2,636 06	
" voiliers	347 13	
		2,983 19
Sur cette somme :—		
Reçu de navires anglais	2,671 06	
" " étrangers	312 13	
		2,983 19

Certifié,

A. B. BÉLANGIER.

ANNEXE Nº 15.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE SYDNEY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

SYDNEY-NORD, CAP-BRETON, 25 janvier 1897.

Le député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les relevés de pilotage du district de Sydney, savoir:—

Le compte général montre :

Un solde de........	$ 379 53
Une somme en dépôt à la banque de la Nouv.-Ecosse....	1,000 00
	$1,379 53

J'espère qu'on le trouvera exact.

Je vous expédierai dans quelques jours la liste des pilotes et le relevé des montants qui leur ont été payés cette année, aussitôt que je les aurai reçus du percepteur de Low-Point.

Je remarque que le gouvernement a nommé une nouvelle commission, et je serai heureux de lui remettre les fonds aussitôt qu'on le désirera.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. PURVES.
Secrétaire.

SYDNEY-NORD.

—	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais........	136	137,316
" étrangers........	46	27,039
Voiliers anglais........	104	33,382
" étrangers........	14	5,649
Secours........	10	4,491
Total........	310	207,877

DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.

De navires anglais........	$5,739 50
De navires étrangers........	1,245 50
Secours........	74 00
Total........	$7,059 00

Havres et Navigation.

INTERNATIONAL.

—	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	157	208,547
" étrangers	26	35,948
Voiliers anglais	18	14,911
Secours	22	1,433
Total	203	260,839

Droits de pilotage perçus.

De navires anglais	$7,508 00
" étrangers	1,358 00
De secours	15 50
Total	$8,881 50

BARRE DU SUD.

—	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	34	41,230
" étrangers	6	5,030
Voiliers anglais	15	6,439
Secours	3	559
Total	58	53,258

Droits de pilotage perçus.

De navires anglais	$1,783 50
" étrangers	211 00
De secours	12 50
Total	$2,007 00

SYDNEY.

—	Nombre.	Tonnage.
Voilier anglais	1	144

Droits de pilotage perçus.

De navires anglais	$6.00

RÉCAPITULATION.

Port.	Nombre de navires.	Tonnage.	Montant.
Sydney-Nord	310	207,877	$7,059 00
International	203	260,839	8,881 50
Barre du Sud	58	53,258	2,007 00
Sydney	1	144	6 00
Total	572	522,118	$17,953 50

BREVETS DE CAPITAINES.

Nom.	Navires.	Classe.	Nombre.	Montant.
				$
P. Lechance	*Polino*	Steamer	2	40
D. Fraser	*Coban*	do	3	40
D. C. Fraser	*Bonavista*	do	4	40
E. Couillard	*Greetlands*	do	5	40
T. Whalen	*Cacouna*	do	7	40
J. Couillard	*Acadian*	do	8	40
J. Reid	*Cap-Breton*	do	9	40
J. A. Farquhar	*Harlaw*	do	10	40
H. G. Gould	*Louisburg*	do	11	40
J. Delisle	*Tiber*	do	12	40
Total				400

Relevé des secours accordés.

Date.	Nom.	Montant.
1897.		$ c.
9 fév.	Veuve Daly	15 00
12 do	do J. D. McGillvary	15 00
12 do	Famille H. McGillvary	15 00
12 mars	do J. H. Brown	15 00
12 do	do Mary Petrie	15 00
2 juin	do Mullins	15 00
25 do	Pilote John Curren	25 00
26 do	Veuve M. Petrie	15 00
29 do	do McGinnis	15 00
30 do	do Madore	15 00
9 juillet	do Daly	15 00
21 do	do Isabel McGillvary	15 00
21 do	do Brown	15 00
21 août	do Young	15 00
21 do	do Margt. Petrie	15 00
21 octobre	do Isabel McGillvary	15 00
24 do	Famille H. McGillvary	15 00
26 do	Veuve May Petrie	15 00
26 do	do Margt. Petrie	15 00
7 novembre	Pilote John Curren	25 00
17 do	Veuve Young	15 00
26 do	do Mullins	15 00
6 décembre	do Madore	15 00
6 do	do McGinnis	15 00
6 do	do J. D. McGillvary	15 00
		395 00

ADMINISTRATION du pilotage de Sydney.

	$ c.		$ c.
Aux pilotes ....$17,953 50 A déduire—Secours.......... 102 00 $17,851 50 do Commission..... 897 52	16,953 98	Droits de pilotage d'après relevés.. ...	17,953 50
Quatre percepteurs	550 00	Brevets des pilotes.	87 00
Percepteur, loyer de bureau et combustib.	45 00	Bateaux brevetés	16 00
Cinq commissaires......	150 00	Brevets de capitaines....................	400 00
Livres, impression et papeterie..........	13 00	Solde de 1896	259 30
Télégrammes et frais de port	3 25	Intérêt sur dépôt	35 00
Retenu par la banque de la Nouvelle-Ecosse sur traites.	11 04	Dépôt, banque de la Nouvelle-Ecosse . .	1,000 00
Caisse des secours	395 00		
Somme en dépôt, banque de la Nouvelle-Ecosse..............................	1,000 00		
Appointements du secrétaire	250 00		
Solde reporté.	379 53		
	19,750 80		19,750 80
		1898.	
		24 janv . .Solde reporté...........	379 53
		Somme en dépôt, banque de la Nouvelle-Ecosse...	1,000 00
			1,379 53

ANNEXE N° 16.

RELEVÉ DU PILOTAGE POUR LE DISTRICT DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

Relevé du pilotage pour le district de pilotage de Sainte-Marie et Liscombe, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1897.

RAPPORT D'EDWARD QUINN, PILOTE N° 1, SAINTE-MARIE.

Date de l'arrivée.	Provenance.	Gréement.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Nom du capitaine.	Taux du pilotage. Entrée.	Sortie.	Total.
1897.							$ c.	$ c.	$ c.
12 avril	Sydney	Goélette	*Vanilla*	Lunenburg	95	J. Spears	3 80	3 80	7 60
21 do	Country-Harbour	do	*New-Dominion*	Halifax	34	P. McConnell	1 36		1 36
25 mai	Lunenburg	do	*Demozelle*	Saint-Jean, N.-B.	163	L. Tower	4 00	4 00	*8 00
Juin	Louisburg	do	*Balance*	Halifax	63	M. Pettipas	2 40	2 40	4 80
do	do	do	*do*	do	63	M. Pettipas	2 40	2 40	4 80
4 juillet	do	do	*Vanilla*	Lunenburg	95	J. Spears	6 voyages.	7 60	45 60
do	Charlottetown, I.P.-E.	do	*Howard L.*	Charlottetown	71	J. G. Farrow	2 80		2 80
do	Isaac-Harbour	do	*Minnie Mac*	Halifax	76	J. McConnell	3 04	3 04	6 08
do	Sydney	do	*Hariza*	Inconnu	45	Terrio	1 80		1 80
do	do	do	*Agility*	Halifax	62	Poirier	2 48	2 48	4 96
5 sept	Twillingate	do	*Lottie*	St-Jean, Terre-N.	117	Landrigan	1 75		1 75
do	Louisbourg	do	*Vanilla*	Lunenburg	95	J. Spears	3 80	3 80	7 60
									97 15

RAPPORT DE DANÌEL BURNS, PILOTE N° 4, SAINTE-MARIE.

20 juin	Baie-des-Vaches	Goélette	*Grenada*	Port-Hawkesbury	58	Bisset	2 24	2 24	4 48
12 juillet	Sydney	do	*Balancé.*	Halifax	63	M. Pettipas	2 50	2 50	5 00
12 sept	do	do	*G. H. B*	Arichat	35	Forgeron	1 50	1 50	3 00
15 do	Louisbourg	do	*Manzalla*	Lockeport	58	Giffin	2 32	2 32	4 64
1er oct	do	do	*Agility*	Halifax	62	Poirier	2 50	2 50	5 00
8 do	Sydney	do	*Balance*	do	63	Pettipas	2 50	2 50	5 00
8 do	do	do	*Swift-Current*	do	63	Murray	2 50		2 50
									29 60

RAPPORT DE HENRY J. PYE, PILOTE N° 1.

24 mai	Shields	Barque	*Annie Bingay*	Liverpool, G.B.	994	R. Otterson	16 00	18 00	34 00
2 juillet	Londres	Vapeur	*Acacia*	Londres	1,632	Thomas	†14 32	16 35	30 67
									64 67

RAPPORT DE CHARLES RILEY, PILOTE N° 3.

4 sept	Cape-Town	Voilier	*Charles S. Whitney*	Parrsboro, N.-E.	1,651	L. Atkins	23 00	25 00	48 00

RAPPORT DE ARTHUR McKINLAY, PILOTE N° 5.

2 oct	Liverpool, G. B.	Voilier	*Trojan*	Windsor	1,595	G. Armstrong	22 00	24 00	46 00

*Un tiers de moins que le plein pilotage, à cause du remorquage. †Un tiers de moins, vapeur.

Les commissaires du pilotage de Sainte-Marie et Liscombe ont l'honneur de présenter le rapport ci-dessus.

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire.

JAMES HEMLOW
WILLIAM PRIDE } *Commissaires.*

ANNEXE N° 17

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE BATHURST, POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1897.

État du nombre de navires, ainsi que des sommes perçues et celles déboursées dans la circonscription de pilotage de Bathurst (N.B.), pendant la saison de 1897.

Pilotes.	Navires britanniques.				Navires étrangers.				Total.	*Taux de pilotage par pied.				Déboursés.	
	Entrée.		Sortie.		Entrée.		Sortie.			En dehors de la barre.		En dedans de la barre.			
	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.		Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	A qui payés.	Somme.
		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
William H. Daly....... Nazaire Hachey........ Fred Reynolds..........	7	158 01	7	142 62	7	134 40	7	107 20	542 23	1 20	0 80	1 40	1 00	William H. Daly.. Nazaire Hachey... Fred. Reynolds.... Commissaires..... Secrétaire	154 51 218 71 142 05 13 75 16 21
Brevets de bateaux ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00						
Recettes totales.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	545 23						545 23

* Avec un taux additionnel de 1 centin par tonne sur vapeurs entrant et sortant.

J. S. STEWART,
Secrétaire.

Commissaires—
JOHN E. O'BRIEN, président.
SAMUEL MELANÇON.
THOMAS LEAHY.
JOSEPH M. HACHÉ.
P. J. BURNS.

Pilotes—
WILLIAM H. DALY.
NAZAIRE HACHÉ.
FREDERICK REYNOLDS.

ANNEXE N° 18.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE CARAQUETTE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

CARAQUETTE, 14 décembre 1897.

Au député du ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un état des sommes payées aux pilotes de la circonscription de pilotage de Caraquette, pour l'année courante, ainsi qu'un état de mon compte avec les commissaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

PHILIP RIVE,
Secrétaire de l'administration du pilotage.

Relevé du pilotage payé aux pilotes pour la circonscription de Caraquette, pour l'année 1897.

Nom du navire.	Nationalité.	Gréement.	Tonnage.	Date de l'arrivage.	Nom du pilote.	Pilotage à l'arrivage.	Nom du pilote.	Pilotage au départ.	Total.	Date de la mise à la voile.
						$ c.		$ c.	$ c.	
Alliance	Britannique.	Goélette.	99	19 mai.	Charles Vibert	12 00	Charles Vibert	9 00	21 00	21 mai.
Rose of Thornedge	"	"	94	1er août.	" "	13 20	" "	10 50	23 70	30 sept.
Resolute	"	"	74	13 "	Hyaceula Lentain	9 00	Hya. Lentain	9 00	18 00	19 août.
Primrose	"	"	96	11 "	Charles Vibert	13 20	Charles Vibert	10 00	23 20	23 sept.
George and Mary	"	"	83	3 sept	Gervais Poulain	13 20	Gervais Poulain	10 00	23 20	2 oct.
Fin	Norvégien.	B. et goél.	131	14 "	" "	14 40	" "	10 00	24 40	
do	"	"	131	14 "	" "	Cabotage.		15 00	15 00	9 "
Mary Annie	Britannique.	Brigantin.	130	18 "	A. J. Wilson	13 20	A. J. Wilson	10 50	23 70	20 nov.
									172 20	

Philip Rive, secrét., en compte avec l'administration de pilotage de Caraquet, 1897.

Dr.	$ c.
Brevet (annuel) de bateau, Charles Vibert	1 00
do do Gervais Poulain	1 00
do do Xavier Poulain	1 00
Brevet de pilotage (annuel) Hya. Lentain	4 00
do do A. J. Wilson	4 00
	11 00
Av.	
Appointements pour 1897	11 00

PHILIP RIVE,
Commissaire et secrétaire de l'administration du pilotage.

Caraquette, 14 décembre 1897.

ANNEXE No 19.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE NEWCASTLE, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

NEWCASTLE, N.-B., 7 décembre 1897.

Major F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés du pilotage de l'année terminée le 31 décembre 1897, pour la circonscription de Miramichi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

Relevés du pilotage dans la circonscription de Miramichi (N.-B.), pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Description des navires.	Nombre.	Total.
Navires déclarés à l'entrée—		
Vapeurs anglais	36	
Voiliers do	41	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers do	48	
		127
Navires déclarés à la sortie—		
Vapeurs anglais	36	
Voiliers do	38	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers do	49	
		125
Déplacements—		
Vapeurs anglais	21	
Voiliers do	9	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers do	34	
		66
Services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	2	
Voiliers do	3	
Vapeurs étrangers	1	
Voiliers do	5	
		11

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

Relevés du pilotage pour la circonscription de Miramichi (N.-B.), pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Classe des navires.	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Montant total du pilotage à l'entrée—		
Vapeurs britanniques	2,005 97	
Voiliers do	1,054 43	
Vapeurs étrangers	129 64	
Voiliers do	1,378 25	
		4,568 29
Montant total à la sortie—		
Vapeurs britanniques	2,360 10	
Voiliers do	1,081 00	
Vapeurs étrangers	139 38	
Voiliers do	1,797 50	
		5,377 98
Montant total pour déplacements—		
Vapeurs britanniques	206 00	
Voiliers do	86 00	
Vapeurs étrangers	12 00	
Voiliers do	286 00	
		590 00
Montant total pour services supplémentaires—		
Vapeurs britanniques	7 00	
Voiliers do	12 00	
Vapeurs étrangers	4 00	
Voiliers do	20 00	
		43 00
		10,579 27

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, sur tous navires britanniques ou étrangers, pour l'année 1897.

	$ c.
A l'entrée..........	2.25 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus...	0.02 par tonn.
A la sortie..........	2.00 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus...	0.02 par tonn.
Pour tout navire prenant la mer après le 1er novembre, une prime de..........	4.00
Pour le déplacement et mouillage de tout bâtiment de plus de 300 tonneaux..........	4.00
Et 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles....	....

NATIONALITÉ des navires pilotés à l'arrivage, pour l'année 1897.

Britanniques..........	77
Novégiens..........	37
Italiens..........	8
Américains..........	4
Français..........	1
	127

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

RELEVÉ du pilotage dans la circonscription de Miramichi (N.-B.), pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Numéro	Noms des pilotes.	Age.	Pour quel service.	Observations.
2	Louis Jimmo..........	43	Plein brevet.....	
4	Angus McEachran..........	78	do	
5	Mitchell Martin..........	68	do	
6	Francis Martin..........	63	do	
7	Maxime Martin..........	52	do	
9	Angus McLean..........	64	do	
10	Alex. Wilson..........	51	do	
11	Robt. J. Walls..........	46	do	
12	George Savoy..........	53	do	
13	Reuben Nowlan..........	53	do	
20	Oliver Foster..........	56	do	Décédé à Chatham (N.-B.), 19 oct. 1897.
22	Wm. Walls, ainé..........	43	do	
26	John McCallum..........	45	do	
27	James Nowlan..........	46	do	
28	Dudley P. Walls..........	51	do	
29	George Sutton..........	46	do	
30	James A. Nowlan..........	42	do	
31	George T. Tait..........	40	do	
32	Joseph Jimmo..........	42	do	Congé d'absence, 1897.
33	James McCallum..........	53	do	
35	John Martin..........	38	do	
36	Asa Walls..........	38	do	
37	Wm. Walls, jeune..........	40	do	
38	John Nowlan..........	41	do	
39	Patrick Nowlan..........	38	do	
14	John McEachran..........	47	do	Décédé à Chatham (N.-B.), 18 avril 1897.

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

Relevé du pilotage dans la circonscription de Miramichi (N.-B.), pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Numéro	Noms des bateaux.	Tonnage.	Capitaines.	Date du premier permis.	Date du dernier permis.
13	*Two Brothers*	25		Mai 1878	Vendu.
14	*Empress*	25·57	George Savoy	do 1878	Mai 1897.
15	*Princess Louise*	20·85	Asa Walls	do 1879	do 1897.
16	*Senator Snowball*	30·95	George T. Tait	do 1897	do 1897.

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

État indiquant les dépenses annuelles faites par les pilotes au compte des bateaux-pilotes durant les sept dernières années.

Noms des bateaux.	Payé par les pilotes, 1891.	Payé par les pilotes, 1892.	Payé par les pilotes, 1893.	Payé par les pilotes, 1894.	Payé par les pilotes, 1895.	Payé par les pilotes, 1896.	Payé par les pilotes, 1897.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Two Brothers	432 39	404 17	371 85	398 77	501 56	412 56	Vendu.
Empress	473 48	505 37	385 20	430 78	387 90	405 68	310 64
Princess Louise	346 33	324 35	447 17	391 84	381 21	329 14	305 05
Senator Snowball							325 32
Total	1,252 20	1,233 89	1,204 22	1,221 39	1,270 67	1,147 38	941 01

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de l'administration du pilotage.

Les pilotes de Miramichi, en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1897.		Dt.	$ c.
18	juin...	Payé à Geo. T. Tait—bois, halage des voiles, lest et hache, pour la goélette	1 65
		Senator Snowball..........	63 63
18	do ..	" Geo. Watt, compte de divers pour la goélette *Senator Snowball*..........	27 01
17	juillet.	" G. R. Marquis " " "	22 68
17	do ..	" Geo. Watt " " *Empress*..........	8 00
17	do ..	" G. R. Marquis " " "	40 00
17	do ..	" Mitchell Martin, radoubage et répar. de la goélette *Empress*..........	2 00
17	do ..	" R. J. Walls, nettoyage du bureau des pilotes..........	
17	do ..	" Billet à la banque de la Nouvelle-Ecosse, à compte de la construction de la	100 00
		goélette *Senator Snowball*..........	
19	do ..	" Billet à la banque de la Nouvelle-Ecosse, à compte de la construction de la	250 00
		goélette *Senator Snowball*..........	7 50
5	août..	" Geo. Henderson, visite des goélettes des pilotes..........	
7	do .	" Billet à la banque de la Nouvelle-Ecosse, à compte de la construction de la	200 00
		goélette *Senator Snowball*..........	30 80
18	do ..	" Geo. Watt, divers pour les goélettes des pilotes..........	3 50
18	do ..	" J. G. Smith, impressions..........	4 50
18	do ..	" M. S. Hocken, divers pour goélettes des pilotes..........	40 00
18	do ..	" Asa Walls, gréer la goélette *Princess Louise*..........	10 50
18	do ..	" Miramichi Steam Navigation Co., billets..........	
26	do ..	" Billet à la banque de la Nouvelle-Ecosse, à compte de la construction de la	200 00
		goélette *Senator Snowball*..........	
13	sept...	" Billet à la banque de la Nouvelle-Ecosse, à compte de la construction de la	254 45
		goélette *Senator Snowball*..........	8 12
18	do ..	" John Wilson, réparation des voiles, goélette *Princess Louise*..........	11 47
18	do ..	" " " " *Empress*..........	5 80
18	do ..	" A. C. McLean, divers pour la " "	5 55
18	do ..	" Geo. Watt, compte " " " "	4 05
18	do ..	" Edouard Burke, divers pour les goélettes *Princess Louise* et *Empress*..........	38 20
5	oct...	" Geo. Watt, dépenses pour la goélette *Empress* sur la cale..........	127 58
16	do ..	" Mde J. McEachran, part de feu le pilote J. McEachran d. les goé. d. pilotes.	20 00
18	do ..	" Jas. P. Searle, loyer du bureau des pilotes jusqu'au 1er avril 1898..........	2 30
18	nov...	" G. R. Marquis, divers pour les goélettes des pilotes..........	2 25
18	do ..	" Robt. J. Walls " le bureau "	75 00
18	do ..	" Alex. Martin, pension pour 1897..........	1 75
22	do ..	" W. C. Anslow, impression..........	2 03
26	do .	" E. Johnson, papeterie..........	10 00
26	do ..	" R. J. Walls, loyer de magasin..........	8 37
26	do ..	" Geo. Watt, divers pour la goélette *Senator Snowball*..........	3 66
26	do ..	" " " " "	1 75
26	do ..	" " " " " *Empress*..........	3 52
26	do ..	" A. C. McLean " les goélettes des pilotes..........	2 00
26	do ..	" Jas Nowlan, aide au remorqueur *D. H. Thomas*..........	3 18
26	do ..	" Secrétaire-trésorier, frais de port, papeterie, etc..........	9 00
26	do ..	" D. P. Walls, prime d'assurance sur seine..........	1 58
26	do ..	" Remis à deux pilotes, à compte de la seine..........	4 00
26	do ..	" John Nowlan, louage de cheval, transport de pilotes d'Escuminac..........	337 18
26	do ..	" Secrétaire-trésorier, commission sur $11,239.27 @ 3 pour 100..........	9,284 71
30	do ..	" 24 pilotes..........	
			11,239 27
		Av.	
5	déc...	Somme perçue, pilotage à l'entrée.......... $ 4,568 29	
5	do ..	" " à la sortie.......... 5,377 98	
5	do ..	" " pour déplacement.......... 590 00	
5	do ..	" " services supplémentaires.......... 43 00	
5	do ..	" gagnée par les pilotes en dehors.......... 660 00	11,239 27

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

JOHN C. MILLER,
Président.

ANNEXE No 20.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DU COMTÉ DE CHARLOTTE (N.-B.), POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

SAINT-ANDRÉ (N.-B.), 31 décembre 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous mettre sous ce pli les états relatifs au pilotage pour le comté de Charlotte, pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

Pilotes autorisés exerçant dans la circonscription—

Wellington Cline	$5 00	
Joseph Boyd	2 00	
		$7 00

Goélette autorisée, *Frederick Taylor*, 12½ tonneaux ; Joseph Boyd, patron.

PILOTAGE perçu par les pilotes pendant l'année 1897.

Navire.	Tonnage.	Nationalité.	Pilotage.
			$ c.
Barque	450	Britanniques	33 00
Brigantin	150	do	30 00
Goélette	150	do	30 00
Brick	150	do	33 00
Total	900		126 00

Recettes de l'administration de pilotage.

Permis à 1 bateau-pilote	$5 00	
Deux exemplaires des règlements	2 00	
		$7 00

Frais.

Papeterie et frais de port	$0 50	
Commissaires et secrétaire à Saint-André	6 50	
		$7 00

Tarif de pilotage dans la circonscription du comté de Charlotte.

Première distance de pilotage, à l'entrée ou à la sortie,			$2.25 par pd de tirant d'eau.		
Seconde	do	do	$1.60		do
Troisième	do	do	$1.00		do

De ou à Campobello, 20c. par pied de moins que ci-dessus.
Quatrième distance de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, $1 par pied de tirant d'eau.
Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pied en sus des prix ci-dessus.

Au ou du port de Saint-André au fond de délestage : navires de 80 tonneaux et au-dessous de 300 tonneaux, $2.50 chacun ; 300 touneaux et plus, $3 chacun.

Pour conduire un navire d'un havre ou endroit de chargement à un autre havre ou endroit de chargement dans les limites de la baie de Saint-André: navires de 80 à 200 tonneaux, $4; de 200 à 300 tonneaux, $5 ; de 300 à 400 tonneaux, $6; de plus de 400 tonneaux, $8.

Pour conduire un navire d'un havre ou endroit de chargement en dedans de la baie de Saint-André à un havre ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites de la circonscription, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie pour les navires de 80 à 200 tonneaux, $6 ; de 200 à 300 tonneaux, $8; de 300 à 400 tonneaux, $10 ; de 400 tonneaux et plus, $12.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

SAINT-ANDRÉ (N.-B.), 31 décembre 1897.

ANNEXE Nº 21.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE SHÉDIAC, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

BUREAU DU PILOTAGE,
SHÉDIAC, N.-B., 5 janvier 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

L'administration du pilotage du port de Shédiac, N.-B., a l'honneur de présenter le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Nom des pilotes.	Age.	Service.
1. Edward McDonald	65 ans.	Toute la circonscription.
2. Dosité P. LeBlanc	59 "	"
3. Thomas McGrath	51 "	"
4. Olaf Hendrickson	43 "	"
5. Paul P. LeBlanc	52 "	"

Navires déclarés à l'arrivage :—

Voiliers britanniques	2
Voiliers étrangers	29
	31

Navires déclarés au départ :—

Voiliers britanniques	2
Voiliers étrangers	29
	31

Nationalité des navires déclarés à l'arrivage pour l'année terminée le 31 décembre 1897 :—

Britanniques	2
Norvégiens	27
Danois	1
Allemands	1
	31

Les recettes provenant des droits de pilotage ont été comme suit en 1897 :—

De navires étrangers	$1,124 04
" britanniques	63 12
Total	$1,187 16

Cette somme a toute été payée aux pilotes nommés plus haut.
Le tarif des droits de pilotage est comme suit :—
Pour entrer ou sortir les navires, $1.25 par pied d'eau.

W. A. RUSSELL,
Secrétaire de l'administration du pilotage de Shédiac, N.-B.

ANNEXE Nº 22.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE NEW-WESTMINSTER ET YALE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

VANCOUVER, C.-B., 6 janvier 1898.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés de la circonscription de pilotage de Yale et New-Westminster, pour l'année terminée le 31 décembre 1897, et j'ai aussi l'honneur de vous transmettre copie de la résolution suivante adoptée à l'assemblée annuelle de l'administration de pilotage tenue à ce bureau le 6 janvier 1897 :—

Résolu,—Les commissaires ayant examiné les comptes tenus par le secrétaire pour l'année 1897, tels que soumis par lui, les trouvent exacts, et instruction est donnée au secrétaire de les transmettre au ministre de la marine, Ottawa.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

BALANCE D'APRÈS LE GRAND-LIVRE.

Banque de Montréal, folio		$703 78	
Banque de Montréal—			
Caisse d'épargne	$579 33		
Intérêt pour 1897	17 40		
		596 73	
			$1,300 51
Fonds de réserve, folio 95		$506 73	
Gains de pilotage, folio 138		703 78	
			$1,300 51

BILAN.

Balance en banque, 5 janvier 1897, folio 90	$ 1,087 09	
Gains de pilotage pour l'année 1897, folio 130-38, $12,807 ; moins $300 payés par la commission	12,507 00	
		$13,594 09

COMPTE DES DÉPENSES.

Payé aux pilotes 5 janvier 1897, folio 109		$1,087 09	
Payé aux pilotes durant l'année 1897		8,010 55	
Dépenses du bureau, année 1897	$ 966 76		
Dépenses des pilotes, année 1897	2,825 91		
		3,792 67	
Balance en banque		703 88	
			$13,094 09

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

Vancouver, C.-B., 8 janvier 1897.

BILAN.

Fonds de réserve, folio 95	$579 33		
Intérêt pour 1897, folio 95	17 40		
		$ 596 73	
Compte de commission, folio 53		1,250 63	
Surplus de gains pour 1897		419 91	
			$2,267 27
Compte de dépenses, folio 26		$966 76	
Banque de Montréal, caisse d'épargnes, folio 185		596 73	
do do compte courant, folio 94		703 78	
			$2,267 27

N° du brevet.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1 1re classe	William Ettershank	55	Autorisé à piloter toute espèce de navires dans les limites de la circonscription de New-Westminster et Yale.	Service actif.
2 do	Geo. W. Robertson	47		
3 do	H. Robson Jones	41		
4 do	William Johnson	41		

Les droits de pilotage maintenant en vigueur sont les mêmes que ceux approuvés par l'arrêté en conseil du 28 avril 1894.

A L'ARRIVAGE.

33 steamers britanniques	$1,785 75	
166 do étrangers	2,596 00	
29 voiliers britanniques	860 00	
24 do étrangers	616 00	
		$5,857 75

AU DÉPART.

31 steamers britanniques	$1,890 25	
163 do étrangers	2,660 00	
32 voiliers britanniques	1,240 00	
24 do étrangers	859 00	
		$6,649 25
		$12,507 00

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de l'administration du pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 8 janvier 1898.

ANNEXE N° 23.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE VICTORIA ET ESQUIMALT, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

ADMINISTRATION DU PILOTAGE,
VICTORIA, C.-B., 7 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés du pilotage de la circonscription de Victoria et Esquimalt, dans la Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 31 décembre 1897, ainsi que l'exige l'article 22, chap. 80, des Statuts revisés de 1886, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé et distribué.

Notre président, M. R. P. Rithet, est absent à San-Francisco, sans quoi il aurait signé les rapports, selon la coutume, avec les autres commissaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉ du pilotage de la circonscription de Victoria et Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1897.

PILOTES BREVETÉS.

N°	Nom.	Age.	Date du brevet.	Ancienneté.	Observations.
1	John Thompson........	48	23 avril 1880....	4 déc. 1878.....	Originairement pilote de la C.-B.
2	James Ramsey.........	67	21 oct. 1889.	9 juin 1873.....	Mis à la retraite en vertu de l'Acte de pension des pilotes le 8 février 1894.
3	Samuel W. Bucknam..	47	6 mars 1891....	6 mars 1891....	Circonscrip. de Victoria et Esquimalt.
4	John Newby....	48	10 avril 1891....	10 avril 1891....	do do
5	Thomas Bebbington ..	51	25 fév. 1893.	25 fév. 1893.....	Originairem. pilote de N.-W. et Yale.

N.-B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes brevetés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit. Un d'eux, savoir, Jas. Ramsey, a été mis à la retraite à cause d'infirmité croissante, en vertu d'un arrangement fait entre lui et les autres pilotes, et aux termes duquel il reçoit une allocation mensuelle de soixante dollars à même les profits *pro rata* des pilotes en question. Il n'y a ni patrons ni seconds autorisés par cette administration de pilotage, tous les certificats accordés étant périmés.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (suppément du 19e rapport annuel), avec modifications, pages 200 et 201 (supplément du 21e rapport annuel), ainsi que ceux des pages 181 et 182 (supplément du 26e rapport annuel), s'appliquent à cette année (*i.e.*, arrêté du conseil 1er juillet 1893).

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1897, et la liste de navires exemptés et les taux de pilotage à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

DROITS de pilotage perçus du 1er janvier au 31 décembre 1897.

Mois	Navires britanniques	Navires étrangers.	Total.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	
Janvier	396 88	624 75	1,021 63	N.B. Le total, $13,171.25, ne comprend pas une somme de $400 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni $238.13 perçus de différents remorqueurs américains pour pilotage à la sortie, en certains cas au crédit de l'administration.
Février	448 50	403 00	851 50	
Mars	464 00	580 75	1,044 75	
Avril	409 25	651 00	1,060 25	
Mai	667 50	650 75	1,318 25	
Juin	539 00	682 37	1,221 37	
Juillet	395 00	714 00	1,109 00	
Août	374 50	743 25	1,117 75	
Septembre	422 25	750 00	1,172 25	
Octobre	339 62	706 38	1,046 00	
Novembre	252 75	782 50	1,035 25	
Décembre	312 25	861 00	1,173 25	
	5,021 50	8,149 75	13,171 25	

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VANCOUVER, C.-B., 31 décembre 1897.

Dr. **Recettes et dépenses du 1er janvier au 31 décembre 1897.** Av.

Date.	Nature des recettes.	Montant.	Date.	Chef de service.	Montant.
1897.		$ cts.	1897.		
1er janvier......	Solde de l'année dernière..........	650 29	10 février....	Pilotes de la Colombie-Britannique, surplus, 1896....	650 29
1er jan. au 31 déc.	Droits de pilotage, 12 mois..........	13,171 25	1er jan. au 31 déc.	" " recettes	11,854 12
1er " 31 "	Droits de brevets, vapeurs de Puget-Sound......	400 00	1er " 31 "	Secrétaire-trésorier, 12 mois d'appointements........	600 00
1er " 31 "	Pilotage, à la sortie, en certains cas au cr. de l'admin.	238 13	1er " 31 "	Vacations des commissaires, 3 mois, 31 mars 1897 (avant l'abrogation du règlement).............	60 00
			1er " 31 "	Frais de bureau—loyer, combustible, éclairage, etc...	364 00
			31 décembre	Solde au crédit de l'administration de pilotage.....	931 26
		14,459 67			14,459 67

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier

Approuvé et certifié exact,

Matthew Johnston, }
Herbert G. Lewis, } *Commissaires.*

ANNEXE N° 24.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE HARVEY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE DÉCEMBRE 1897.

HARVEY, N.-B., 6 janvier 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le rapport ci-inclus. Vous remarquerez l'exiguité du montant perçu par le pilote. Durant la saison de 1897, nous avons reçu dans ce port le plus grand nombre de cargaisons de navires qui ait jamais été reçu depuis que le port est devenu circonscription de pilotage. L'exiguité du montant perçu est dû au fait que le pilotage n'est pas obligatoire. Un grand nombre des navires qui sont déjà venus ici trouvent moyen d'entrer à marée haute avec un léger tirant d'eau, sans le concours d'un pilote, tandis que les steamers sortent à marée haute, alors qu'un grand nombre des obstacles qui obstruent la navigation sont suffisamment recouverts par l'eau, et économisent ainsi les frais de pilotage.

Respectueusement à vous,

GEO. A. COONAN.

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE HARVEY,
HARVEY, N.-B., 6 janvier 1898.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que M. Addington Brewster a été breveté pour piloter dans les eaux de cette circonscription.

Les taux de pilotage sont de 50 centins à $1 par pied, selon la distance.

Montant reçu des navires britanniques	$44 50
" " " étrangers	50 00

Votre obéissant serviteur,

GEO. COONAN,
Commissaire.

ANNEXE N° 25.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE NANAIMO POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE DÉCEMBRE 1897.

Bureau des pilotes, Nanaïmo, 10 janvier 1898.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés du pilotage de la circonscription de Nanaïmo pour l'année expirée le 31 décembre 1897, en comformité de la loi du pilotage de 1886.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. C. McKENZIE,
Faisant fonction de secrétaire.

Relevés du pilotage de la circonscription de Nanaïmo pour l'année expirée le 31 décembre 1897, en comformité de la loi du pilotage de 1886.

Nom des pilotes.	Age.	Service.
John Sabiston, jeune	44	District.
Daniel Morrison	57	do
Jas. Peter Bendrodt	37	do
Jas Christensen	56	do
Jas. Edgar Butler	36	do

Tarif du pilotage :—

Demi-pilotage	$ 1 00	par pied.
Plein pilotage	2 00	"
Pilotage du golfe	10 00	par jour.

Pour vapeurs et remorqueurs, droits spéciaux :—

Montant total reçu de navires britanniques	$ 3,087 50
" " " étrangers	15,155 50
Total	$18,243 00

Recettes et dépenses :—

Recettes.

Solde, fin de 1896	$ 83 93	
Pilotage pour 1897	18,243 00	
Remboursé par les commissaires	650 00	
		$18,976 93

Dépenses.

Payé aux pilotes	$14,450 25	
Dépenses des pilotes	3,074 35	
Ex-pilote Jabiston, allocation de retraite	600 00	
Remboursé par les commissaires	50 00	
Secrétaire-trésorier	600 00	
Loyer du bureau	120 00	
Nettoyage du bureau	30 00	
Impressions, frais de port, papeterie, etc	36 50	
Solde, fin de 1893	15 83	
		$18,976 93

E. QUENNELL,
Président.

C. C. McKENZIE,
Faisant fonction de secrétaire.

ANNEXE N° 26.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DU PILOTAGE DE LA BAIE-GLACEE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

ADMINISTRATION DU PILOTAGE,
BAIE-GLACÉE, C.-B., 31 décembre 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—Je dois faire rapport que, grâce à l'abandon du havre de la Baie-Glacée, par la Compagnie Houillère du Dominion, comme port d'expédition pour la houille extraite dans ce district, laquelle avait été jusqu'ici expédiée en totalité de ce port, il n'est pas entré un seul navire d'un tonnage suffisant pour justifier le paiement des droits de pilotage durant l'année qui vient de se terminer.

Aucun brevet n'a été accordé à des pilotes et nul honoraire n'a été perçu durant l'année 1897, ainsi que le démontrera le compte ci-inclus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD H. RIGBY,
Secrétaire.

CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE LA BAIE-GLACEE, C.-B.

Compte des recettes et des déboursés.

1897.	DT.	$ c.	$ c.
1er janv...	Balance de l'année dernière..........	......	18 00
	AV.		
5 mars...	Payé à E. Mahon, à compte sur retraite..........	5 00	
31 déc...	Payé au secrétaire, allocation..........	13 00	
			18 00

EDOUARD H. RIGBY,
Secrétaire.

BAIE-GLACÉE, 31 décembre 1897.

ANNEXE N° 27.

MAITRES DE PORTS.

Tableau donnant les noms des ports proclamés sous l'empire d'actes fédéraux, dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts revisés du Canada, pour la nomination de maîtres de ports; les dates de la proclamation; les noms des maîtres de ports nommés; les dates de la nomination des maîtres de ports; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas dépasser, et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1897, avec l'excédent, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Collingwood	3 mars '77	Andrew Lockerbie	3 mars '77	200 00	116 50	
Fort-William	7 juillet '91	T. E. Oakley	21 mai '97	400 00	354 50	
Rivière-des-Français	20 juin '93	E. Borron, jr	20 juin '93	200 00	76 00	
Goderich	28 avril '76	William Marlton	8 mai '94	300 00	36 30	
Midland	22 juillet '82	John White	13 juillet '97	200 00	93 50	
Parry-Sound	24 mars '83	John Galna	19 mars '83	200 00	168 00	
Penetanguishene	2 février '77	Francis Dusome	3 juin '81	200 00	34 00	
Port-Arthur	12 mai '84	B. Guérard	21 mai '97	200 00	49 50	
Rondeau	4 do '78	W. R. Fellowes	17 déc. '88	100 00	70 50	
Southampton	23 sept. '75	W. H. Johnston	— oct. '82	100 00	52 00	
Sarnia	25 juillet '85	Robert McAdam	3 mai '86	300 00		

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
Amherst	14 sept. '78	John Cassidy	2 sept. '78	200 00	12 50	
Bersimis	31 juillet '91	Earl D. Chase	31 juillet '91	200 00		
Carleton	8 déc. '81	Joseph E. Cullen	30 mars '96	200 00		
Chicoutimi	17 juin '85	Ainsworth Sturton	8 juin '86	200 00		
Grande-Entrée	19 février '92	Colin Wallace	19 février '92	200 00		
Gaspé	25 sept. '74	Francis J. Eden	3 avril '89	500 00		
Havre-aux-Maisons	9 août '87	C. Lafrance	10 déc. '96	200 00	6 50	
Lachine	19 avril '80	Vacant				
Matane	19 oct. '77	L. J. Lavasseur	12 déc. '96	200 00		
Métis	7 février '78	J. H. Ferguson	10 mars '96	200 00	41 00	
New-Carlisle	25 do '89	John C. Hall	17 janv. '95	200 00	8 50	
New-Richmond	15 avril '82	Henry Leblanc	3 avril '82	200 00	35 00	
Baie-du-Chêne	27 mars '80	Jas. D. Sowerby	22 mars '80	200 00		
Paspébiac	12 mai '77	Hugh Christie	22 mai '77	150 00	33 00	
Port-Daniel	25 mars '89	J. Enright	11 sept. '90	200 00	5 00	
Rimouski	5 do '77	A. P. St. Laurent	13 mai '96	200 00	23 50	
Rivière-Ouelle	22 juillet '82	Vacant		100 00		
Saint-Thomas	2 janv. '86	L. Dionne	22 oct. '96	200 00	148 00	
Saint-Jean	Dans le port de Montréal.	G. H. Farrar	20 mars '97	500 00	720 00	220 50
Sorel		Pierre Guévremont	20 mai '90	300 00	295 00	

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés sous l'empire d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Bathurst	30 mai '73	M. T. Daley	21 avril '96	200 00	61 50	
Black's-Harbour et Havre-au-Castor	22 sept. '83	E. W. Cross	17 sept. '83	100 00	11 00	
Bouctouche	30 mai '73	H. Hutchinson	17 avril '97	100 00	5 50	
Campbellton	30 do '73	A. J. Venner	12 do '93	200 00	68 00	
Campobello	30 do '73	W. E. Sulis	16 déc. '92	100 00	2 50	
Cap-Tormentine	7 do '95	John Tucker	7 mai '95	200 00	68 50	
Caraquet	30 do '73	Louis Poirier	17 avril '83	150 00	9 00	
Chatham	30 do '73	Wm. Johnston	25 juin '79	300 00	253 00	
Cocagne	30 do '73	H. Bourgeois	12 mars '97	100 00	0 50	
Dalhousie	30 do '73	Wm. Smith	19 do '88	200 00	201 00	1 00
Dorchester	30 do '73	F. C. Palmer	15 avril '93	200 00		
Frédericton	30 do '73	Vacant				
Grand-Manan, Nord	18 sept. '76	James Pettis	21 mai '88	100 00		
Grand-Manan, Sud	22 août '89	Abel Wilcox	22 août '89	100 00	4 00	
Grande-Shemogue	17 mai '75	Vacant		100 00		
Harvey	30 do '73	J. E. Bishop	22 juin '97	100 00	30 00	
Heron-Channel	15 juillet '97	Duncan Robertson	15 juillet '97	200 00	14 50	
Hillsborough	— mai '73	Boaz Gross	28 janv. '92	100 00	165 00	64 00
Cap-Hopewell	25 août '91	Josiah Christopher	25 août '91	200 90	57 50	
Récif de St-Stephens	30 mai '73	W. McBean	12 juin '94	100 00	Nil.	
Letête, etc.	22 sept. '83	Jacob Cook	26 nov. '97	100 00		
Petite-Shippégan et le Goulet Miscou	1er mai '86	Donald Harper	19 avril '86	100 00		
Petite-Shemogue	5 sept. '88	Vacant		100 00		
Moncton	30 mai '73	E. P. Cook	11 avril '95	200 00	14 00	
Musquash	26 mars '74	J. McNulty	28 sept. '96	100 00	15 00	
Newcastle	30 mai '73	John Niven	7 juillet '73	300 00	149 50	
Joggins-Nord	30 do '73	Vacant				
Port-Elgin et Baie-Verte	6 février '73	R. Anderson	2 juin '93	200 00	33 00	
Pokemouche	7 juillet 83	Felix Boudreau	13 mars '96	100 00	Nil.	
Richibouctou	30 mai '73	James Alexander Jardine	11 mai '74	200 00	61 00	
Rockland	30 do '73	Vacant				
Sackville	30 do '73	Alexander Ford	28 juin '88	200 00		
Saint-André	30 do '73	John Wren	6 mai '84	100 00	38 00	
Saint-George	30 do '73	Alexander Dick	29 août '84	100 00	16 50	
Saint-Martin et Quaco	14 do '74	Joseph Carson	14 mai '74	100 00	13 00	
Shédiac	30 do '73	Alexander McQueen	19 do '76	300 00	116 50	
Shippegan	30 do '73	John DeGrace	10 août '80	100 00		
Tracadie	7 do '74	Vital Arsenau	9 juillet '75	100 00	5 00	
Waterside	3 sept. '89	Wm. Riley Copp	3 sept. '89	100 00		
Iles de l'Ouest	4 février '79	Thos. K. Parker	4 février '79	200 00		

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
Advocate	15 mai '80	Samuel Morris	10 mai '80	100 00		
Annapolis	12 mars '75	William Cummings	16 do '79	200 00		
Rivière-aux-Pommes	14 août '86	Robt. Field	9 sept. '90	200 00	32 50	
Arichat	22 avril '79	C. P. Terrio	29 avril '95	200 00	26 00	
Baddeck	23 sept. '75	Alex. McAulay	10 déc. '90	100 00	1 50	
Barrington	10 juillet '82	B. Kenney	6 juillet '93	200 00	35 00	
Bayfield	11 do '79	John McDonald	11 do '79	200 00	Nil.	
Baie-Saint-Laurent	21 avril '87	G. Zwicker	21 avril '87	200 00		
Rivière-à-l'Ours	25 sept. '74	Wm. McFadden	27 sept. '97	100 00		
Havre-au-Castor	14 juillet '80	Henry Hawbolt	22 do '88	100 00	2 50	
Grand-Havre	9 juin '83	Donald McKenzie	28 mai '83	100 00	38 50	
Rivière-Bourgeoise	1er mai '86	E. C. Bouchie	19 avril '86	100 00	6 00	
Bridgewater	6 do '74	William Oaks	28 janv. '96	100 00	84 00	

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Bras-d'Or, y compris New-Campbellton.	6 mai '74	Wm. Livingston	13 février '94	200 00	12 50	
Cap-Canso	6 juin '76	R. Jamieson	5 juillet '97	100 00	22 00	
Cap-du-Nègre ou havre Nord-Est	18 mai '81	A. D. Perry	18 mai '81	200 00	19 00	
Chester	8 sept. '83	A. C. Corkum	8 juillet '96	100 00	30 00	
Chéticamp.	20 avril '76	Fulgence Aucoin	15 avril '76	100 00		
Clark's Harbour.	1er juin '81	J. B. Brannen	1er juin '81	200 00	9 50	
Clementsport.	1er mai '77	Thomas Tracey	1er mai '77	100 00		
Ligne de comté à Grand-Narrows.	9 juin '83	Vacant				
Havre-au-Corbeau	30 sept. '88	A. Ehler	30 août '97	100 00		
D'Escousse.	23 jan. '85	Arthur Pertus	6 mars '90	100 00	32 50	
Digby	19 février '78	Israel Hersey	21 mai '97	200 00	15 50	
Baie-de-l'Est	25 août '83	Donald McInnis	5 avril '86	100 00		
Fourchie	22 mai '89	Neil MacLean	22 mai '89	100 00	1 50	
Gaberouse	3 mars '79	John Wm. Hardy	2 nov. '86	100 00	6 00	
Glasgow et jetée du Cap-Breton	30 octobre '80	Angus McQuarrie	30 oct. '80	300 00	18 00	
Guysborough	15 janvier '89	Thos. O'Connor	31 do '93	100 00	8 00	
Halifax	L'acte n'exige pas de proclamation	J. E. Butler	21 sept. '93	1800 00	1711 50	
Hantsport.	27 juin '84	Edward Davidson.	7 juin '84	225 00	190 00	
Ingonish, Baie Nord d'.	22 mars '81	William Thompson.	24 mars '81	200 00		
" " Sud d'.	9 octob. '84	F. C. Brewer	9 juin '86	100 00	5 00	
Havre International, Sydney	30 do '80	Michael J. Neville	30 oct. '80	300 00	251 00	
Havre-d'Isaac	30 do '89	Andrew J. Blakely	30 do '89	100 00	9 50	
Jeddore	20 sept. '90	Wm. Jennox	20 sept. '90	100 00	4 00	
Baie-Jordan.	25 octob. '76	M. D. McKenzie	25 oct. '76	150 00	13 00	
LaHave ou Anse-Getson.	12 mars '75	George Henry Zwicker	25 février '75	300 00	40 45	
L'Ardoise, Haut et Bas	22 août '84	George Burke	29 août '84	100 00		
Lingan	12 juillet '81	Thomas Laffin.	12 juillet '81	200 00		
Liscombe	18 mai '81	David Rosenheiser	9 août '88	200 00	20 00	
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pte McKay et Grand-Narrows	25 avril '84	Peter McLean	25 avril '84	100 00		
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pte McKay aux rivières Washadebuck.	25 do '84	Alex. J. McNeil	25 avril '84	100 00		
Petite Baie-Glacée	3 août '74	E. Douglas Rigby	8 mai '84	200 00		
Little-Narrows et Pointe-aux-Atocas.	9 juin '83	Kenneth McLennan	1er nov. '97	100 00	2 00	
Liverpool	19 janvier '77	Wm. A. Kenney	19 jan. '77	200 00	100 00	
Lockeport	18 mai '81	E. A. Capstick	18 mai '81	200 00	39 50	
Louisbourg.	17 mars '79	Louis Dickson	5 oct. '87	200 00	128 00	
Lunenburg.	3 déc. '75	John Loye	10 déc. '96	150 00	104 50	
Mabou.	17 juillet '80	Finlay Rankin	23 juin '80	100 00	2 50	
Baie-Mahone.	16 mai '87	T. F. Mader	6 mai '96	200 00	3 00	
Anse-McNair	12 mars '75	Ronald McEachen	8 mars '75	150 00		
Main-à-Dieu	31 juillet '86	John Farrell	21 juillet '86	100 00	2 50	
Maitland	26 mai '85	Vacant				
Montagne-de-Marbre.	26 juillet '92	D. McDonald.	26 juillet '92	200 00	9 50	
Margaretsville.	26 mars '78	Robert Early	26 mars '78	100 00		
Baie-Marguerite.	16 juillet '75	Peter Francis Boutelier	7 juillet '75	100 00	31 50	
Margaree	12 juin '86	Nicholas Deagle.	27 février '93	100 00		
Marie-Joseph	— jan., '95	John Davis	23 jan. '95	100 00		
Middle South Island	— avril '96	S. Wynacht.	1er avril '96	100 00	4 00	
Merigomish	26 mars '78	D. McGregor	22 mars '93	100 00		

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Havre-Météghan	8 juin '97	B. F. Robicheau	8 juin '97	100 00	7 00	.....
Rivière-Météghan	10 février '83	Luke A. Comeau	1er do '97	100 00	7 50	.....
Musquodoboit	19 mai '82	David Williams	19 mai '82	100 00	10 00	....
New-Haven	9 juin '83	H. A. McLeod	17 août '89	100 00	....	....
Neil's-Harbour	9 do '83	A. Hayman	28 mai '83	100 00	......	
Northport	27 do '82	John M. Burns	27 juin '82	100 00	35 50	....
Anse Nord-Ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan	22 déc. '76	P. Boutillier	30 juin '92	200 00	....	.....
Parrsborough	22 oct. '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	300 00	245 00	....
Petit de Grat	5 juin '95	S. Boudrot	5 juin '95	200 00	3 50	....
Pont de la Petite Rivière	7 juillet '83	John Nelson Parks	27 avril '88	100 00	....	.....
Pictou	24 mai '83	John Gunn	14 août '75	400 00	....	.....
Plaster-Harbour	6 do '74	Vacant	....	....	....	.....
Port-George	1er do '77	Charles B. Weaver	1er mai '77	150 00	....	.....
Port-Greville	13 mars '80	George Hatfield	8 avril '91	200 00	....	.....
Port-Hawkesbury	16 juillet '75	Daniel Henesey	9 juillet '75	200 00	63 00	.....
Port-Hood	16 do '75	John Murphy, jun	9 do '75	200 00	......	.....
Port-la-Tour	14 avril '81	J. K. Snow	26 juin '97	200 00	0 50	.....
Port-Lorne	27 mars '86	Freeman Beardsley	9 do '97	200 00	Nil.	.....
Port-Maitland	— déc. '96	Josiah Ellis	10 déc. '96	200 00	4 50	....
Port-Morien	3 mars '79	Hector McDonald	3 mars '79	400 00	.....	.....
Port-Mulgrave	8 do '76	David Murray	12 oct. '92	200 00	16 50	.....
Port-Medway	25 juin '79	E. Dolliver	4 mai '97	200 00	21 00	....
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amiro	27 sept. '82	100 00	43 00	.....
Pugwash	22 oct. '93	C. T. De Wolf	6 mai '95	100 00	86 00	.....
Ritcey's Cove	26 sept. '84	J. B. Ritcey	21 avril '96	100 00	30 00	....
Rivière-Jean	26 mars '78	H. Campbell	11 juin '91	100 00	0 50	.....
Sainte-Anne, y compris l'Anse-Fuche	20 avril '81	Vacant	....	200 00	....	.....
Sainte-Anne	.... ..	James McKillop	....	.....	....	.....
Rivière Sainte-Marie	18 mai '81	Wm. Pride	20 déc. '93	200 00	7 50	....
Saint-Pierre	24 jan. '81	Peter McNeil	17 sept. '83	200 00	6 00	....
Sambro	27 déc. '79	Ben Smith	23 déc. '79	200 00	13 00	....
Sheet-Harbour	14 mai '74	Malcolm McFarlane	6 do '83	150 00	74 50	.....
Shelburne	27 août '77	J. C. Morrison	4 mai '97	200 00	65 00	.....
Ship-Harbour	2 juin '84	Conrad Marks	2 juin '84	100 00	2 50	.....
Smith's-Mountain, Ste-Anne	9 do '83	James McKillop	28 mai '73	100 00	1 50	.....
Tatamagouche	27 février '78	W. McKenzie	29 mars '93	200 00	....	.....
Tidnish	5 juillet '82	Charles Fields	30 juin '84	100 00	40 00	.....
Torbay et Whitehead	18 mai '81	A. Haley	10 déc. '97	200 00	....	.....
Tusket	18 mars '75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100 00	......	.....
Jetée Victoria, Barre Sud, Sydney	25 juillet '84	Ernest Richardson	1er nov. '97	200 00	200 00	....
Wallace	22 oct. '73	James Patton	24 février '96	100 00	....	.....
Arichat-Ouest	20 août '90	B. Poirier	7 oct. '96	100 00	21 00	....
Baie-Ouest	8 mai '84	John McInnes	8 mai '84	100 00	1 00	....
Port-Ouest	8 mars '87	Joseph D. Payson	8 mars '87	200 00	15 00	....
Weymouth	mai '94	R. Payson	29 mai '97	200 00	20 00	....
Whycocomagh	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100 00	....	.....
Havre de Wood	19 février '92	S. K. Woods	19 juillet '92	200 00	....	.....
Yarmouth	18 mars '75	Ebenezer Scott	19 oct. '77	250 00	202 50	.....

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doiv. pas dépasser.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
Alberton et Cascumpec	15 juillet '74	John McKay	11 mai '97	200 00	6 00	....
Baie-Fortune	10 avril '75	John R. Coffin	29 avril '78	200 00	.....	.....
Brudenell	25 juillet '85	Vacant	....	200 00	....	.....
Cap-Traverse	23 mai '84	do	....	....	....	.....

Tableau donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	
Rivière Cardigan, y compris le pont Cardigan.	2 juillet '78	Hercules McDonald	2 juillet '78	200 00		
Rivière Cardigan, de la tête de la riv. au nord du riv. de la r. Mitchell.	16 mai '78	D. Stewart	7 mai '97	100 00		
Cove Head	15 juillet '74	James D. McMillan	15 do '80	100 00		
Charlottetown	15 do '89	David Small	19 fév. '77	400 00	150 00	
Crapaud	15 do '74	Wesley Myers	17 juin '74	200 00		
Egmont	15 do '74	George Bollum	3 nov. '85	200 00		
Georgetown	15 do '74	Samuel Hemphill	1er déc. '87	200 00	55 50	
Grande-Rivière	10 avril '75	W. C. Jenkins	4 mai '97	200 00		
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle	16 mai '78	Vacant				
Malpèque	10 juillet '74	J. Champion	10 déc. '96	200 00		
Miminegash	17 avril '80	J. J. Gallant	14 juin '97	100 00	Nil.	
Pont-Montague	15 juillet '74	Welton Porter	7 avril '97	200 00	18 50	
Havre-Murray	17 juin '74	Wm. Miller	17 juin '74	200 00		
Rivière-Murray	16 mai '78	Geo. McLeod	9 fév. '97	200 00	5 50	
New-London	15 juillet '74	Wm. Bell	25 août '96	200 00	2 00	
Pinette	15 do '74	Daniel McAulay	18 déc. '97	200 00		
Port-Hill	15 do '74	James Ellis	17 juin '74	200 00		
Pownal	10 do '79	M. Haley	30 mars '97	100 00		
Rollo Bay	10 avril '75	Vacant				
Rustico	17 mai '75	F. Buote	1er mai '97	200 00	2 00	
Baie-Saint-Pierre	10 avril '75	John McGrath	28 juin '87	200 00		
Souris, Est et Ouest	10 do '75	John McCormick	25 avril '79	200 00		
Summerside	15 juillet '74	Wm. Stymest	20 oct. '97	200 00	Nil.	
Tignish	22 avril '90	Vacant				
Tracadie	17 mai '75	Donald Campbell	27 août '95	200 00		
Tryon	12 avril '77	Vacant				
Pont de la riv. Vernon	19 mai '74	John Finlay	9 oct. '84	200 00		
Rivière de l'Ouest	17 do '75	Vacant				

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant que les appointements ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1897.	Montant payé au receveur général.
Chemains	2 mars '97	Lewis G. Hill	2 mars '97	200 00	73 00	
Comox	— avril '96	Geo. H. Roe	25 avril, '96	200 00	75 00	
Nanaïmo	10 do '75	H. Cooper	25 fév. '97	500 00	275 50	
New-Westminster	23 janv. '80	J. N. Draper	18 août '86	400 00	87 00	
Quadra	17 avril '77	Vacant				
Vancouver, y compris Burrard-Inlet	22 fév. '88	Malcolm McLeod	14 janv. '97	400 00	323 50	
Victoria et Esquimalt	20 mars '75	C. E. Clarke	3 nov. '94	600 00	586 00	

WM SMITH.

Député du ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXE N° 28.

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de long cours, pendant l'année terminée le 30 juin 1897.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Droits.
	1896.					$ c.
3207	2 juillet	Everett Tedford	Capitaine	Sandford, N.-E	St-Jean	15 00
3208	2 do	John Angus McDonald	do	Belfast, I.-P.-E	do	15 00
3209	2 do	Harry Smith	do	Walton, N.-E	do	15 00
3210	16 do	Geo. Wm. Robarts	Second	Avondale, N.-E	Halifax	8 00
3211	16 do	James Frank Rose	do	Cheverie, N.-E	do	8 00
3212	18 do	George Henry Kierstead	Capitaine	Alma, Albert Co., N.-B	St-Jean	15 00
3213	18 do	Daniel Neil Campbell	do	Auckland, Nouv.-Zélande	do	15 00
3214	1er août	Henry Scadding Sullivan	Second	Toronto, Ont	Québec	8 00
3215	12 sept	Leander H. Porter	Capitaine	Lower Granville, N.-E	Halifax	15 00
3216	14 do	Walter Nisbet Davis	do	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	15 00
3217	14 do	Arthur Wm. Hilton	do	do	do	15 00
3218	14 do	Alden Garron	Second	Woods-Harbour, N.-E	do	8 00
3219	14 do	Wilfred Ernest Gardiner	do	Warrington, Ang	Victoria	8 00
3220	14 do	Robert James Cain	2ème second	L'Ile du Man	do	8 00
3221	17 do	Oscar Brinton Starratt	Capitaine	Cambridge, N.-E	Halifax	15 00
3222	19 do	Ernest Edwin Allen	2eme second	Londres, Ang	Victoria	8 00
3223	21 do	Wm. Patillo Bennett	Second	Windsor, N.-E	Halifax	8 00
3224	29 do	Russell Adolph Barber	2ème second	Manchester, Ang	Victoria	8 00
3225	9 nov.	Dan. McAulay MacKenzie	Second	Pictou, N.-E	Halifax	8 00
3226	23 do	Arthur Murray	2ème second	Manchester, Ang	Victoria	8 00
3227	24 do	John Monsarrat Wright	Second	Vancouver, C.-B	do	8 00
3228	10 déc.	Robert Rodgers	2ème second	Port de Glasgow, Ecosse	do	8 00
3229	14 do	Christopher M. Kimber	do	Victoria, C.-B	do	8 00
3230	22 do	Harvey Brooks Fitzgerald	Capitaine	Weymouth, N.-E	St-Jean	15 00
3231	22 do	James Leslie Smith	do	Woods-Harbour, N.-E	do	15 00
	1897.					
3232	4 janv	Fred. Morton Simpson	do	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	15 00
3233	4 do	David Laugher	Second	Ile au Sable, N.-E	do	8 00
3234	4 do	Edmond Thompson	do	Yarmouth, N.-E	do	8 00
3235	10 févr.	Wm. Fred. Inskip	do	Torpoint, B.-C	Victoria	8 00
3236	20 do	John Douglas	do	Maitland, N.-E	Halifax	8 00
3237	20 do	Julius Anderson Scotney	do	do	do	8 00
3238	2 mars	Carl Edwin Carlson	Capitaine	St-Jean, N.-B	St-Jean	15 00
3239	2 do	Daniel Malman	Second	Hillsboro, N.-B	do	8 00
3240	2 do	Wm. John Dalton	Capitaine	Fairville, St-Jean, N.-B.	do	15 00
3241	11 do	Alonzo Hunter	2ème second	Windsor, N.-E	Halifax	8 00
3242	11 do	Andrew C. Davison	Capitaine	Hantsport, N.-E	do	15 00
3243	17 do	Harry Alden Huff	do	do	do	8 00
3244	23 do	Thomas Sladen	Second	Salcombe, G.-B	Victoria	8 00
3245	28 do	Edward Evans Whistler	do	Victoria, C.-B	do	8 00
2246	14 mai	John Edward Jeffery	Capitaine	St-Jean, N.-B	St-Jean	15 00
3247	14 do	George Gilbert Haley	do	Westport, N.-E	do	15 00
3248	18 do	Alex. Putnam	do	South Maitland, N.-E	Halifax	15 00
3249	18 do	Arthur Gladwin Morris	Second	Middle Musquodoboit	do	8 00
3250	18 do	Robert Walter Shears	2ème second	Victoria, C.-B	Victoria	8 00
3251	18 do	Edward John Ruxton	do	Liverpool, Ang	do	8 00
3252	18 do	Charles Geo. Mickleburgh	do	Oswestry, Shropshire, E.	do	8 00
3253	18 do	Ernest Arthur Brown	do	Cheshnuts, Herts, Ang.	do	8 00
3254	2 juillet	Edward Holland	Second	Louisbourg, C.-B., N.-E.	Halifax	....
3255	12 do	James Alex. Sanford	Capitaine	St.-Jean, N.-B	St-Jean	15 00
3256	12 do	John Farry	Second	do	do	8 00
3257	12 do	David Leslie McRoberts	2ème second	St-André, N.-B	do	8 00
3258	12 do	Chas. Butler Fenton	Second	Auckland, Nouv.-Zélande	do	8 00
3287	25 août	Wm. Trennum	Capitaine	Bobcaygeon, Ont	Kingston	8 00
3288	16 sept.	Thos. Z. Taylor	do	Charlottetown, I.-P.E.	Charlottetown	8 00
3289	17 do	John A. Johnston	Second	Halifax, N.-E	Halifax	4 00
3290	19 do	Alex. Allen	Capitaine	Wallaceburg, Ont	Wallaceburg	8 00
3291	22 do	Wm. Ritchie	do	Trois-Rivières, Qué	Trois-Rivières	8 00

Havres et Navigation.

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1896.					$ c.
3292	22 sept.	John Ritchie	Capitaine	Grandes Piles, Qué	Québec	8 00
3293	30 do	Thos. Valentine Hutchison	do	London, Ont	Ste-Catherine	8 00
3294	30 do	Stephen Marshall Rolf	do	Port-Greville, N.-E	Parrsboro	8 00
3295	28 oct	Daniel Aussant	Second	Sorel, Qué	Québec	4 00
3296	4 déc	Geo. Ed. Cox	Capitaine	Port-Sandfield, Ont	Ste-Catherine	8 00
3297	10 do	Gelean Campbell	do	Wellington, lot 16, I.P.-E	Summerside	8 00
3298	18 do	Geo. Ostrout	do	Montréal, Qué	Ottawa	8 00
	1897.					
3299	8 janv	Edward Crews	do	Halifax, N.-E	Halifax	8 00
3300	27 do	John Oliver	do	Kingston, Ont	Kingston	8 00
3301	1er fév	John Wheeler	Second	Pictou, N.-E	Pictou	8 00
3302	3 do	Daniel McDonald	Capitaine	Summerside, I.P.-E	Charlestown	8 00
3303	10 do	Thos. Willard Pyke	do	Ile de Wolfe, Ont	Kingston	8 00
3304	1er mars	Liboire Paquin	do	Montréal, Qué	Québec	8 00
3305	2 do	Donald Jno. McDonald	Second	Kingston, Ont	Kingston	4 00
3306	31 do	Antoine Bonenfant	Capitaine	Québec	Québec	15 00
3307	3 avril	Frank Colin	Second	Saint-Jean, N.-B	Parrsboro	4 00
3308	6 do	Richard E. Burke	Capitaine	Ingonish, C.-B., N.-E	Sydney	8 00
3309	7 do	Thos. Collins	do	Kingston, Ont	Kingston	8 00
3310	9 do	Raymond Wilson	do	Barrington, Ont	Barrington	8 00
3311	22 do	Joseph Bowie	do	Boyeston, co Guysboro N.-E	Halifax	8 00
3312	28 mai	Isaac Watt	do	Windsor, Ont	Ste-Catherine	8 00
3313	31 do	John T. Dewar	do	Montague, N.-E	Pictou	8 00
3314	12 juin	Edmond Bonenfant	do	Charlemagne, Qué	Québec	8 00
3315	16 do	Michel Girouard	do	Bouctouche, N.-B	Bouctouche	8 00
1938	2 juillet	Wm. Geo. Shaw	do	Cardinal	Ottawa	15 00
1939	2 do	John Jackson	do	Windsor	Ste-Catherine	15 00
1940	2 do	Alex. Brown	do	Collingwood	do	15 00
1941	2 do	Herman Tofte	do	Vancouver	Victoria	15 00
1942	6 do	James Abuer Erb	Second	Springfield R. Co., N.-B	Saint-Jean	6 00
1943	6 do	James Francis	Capitaine	Dresden, Ont	Ste-Catherine	15 00
1944	10 do	Wm. J. Snodgrass	do	Chutes Okanagan, C.-B	Victoria	15 00
1945	15 do	Wm. Wallace Wood	do	Rivière-Hébert, N.-E	Saint-Jean	15 00
1946	14 do	Gustavus Hamilton	do	Spanish-Station	R.-aux-Espag.	15 00
1947	16 do	John Dix	do	Ile-du-Jardin	Kingston	15 00
1948	16 do	Thos. Arthur Nicholson	do	Gananoque, Ont	do	15 00
1949	16 do	Murdoch Landry	Second	Halifax, N.-E	Halifax	6 00
1950	17 do	Marshall Woodcock	Capitaine	Deseronto, Ont	Kingston	15 00
1951	20 do	Angus Campbell	do	Nelson, C.-B	Victoria	15 00
1952	20 do	John Wm. Butler	do	Victoria, C.-B	do	15 00
1953	21 do	Jas. McLarty	do	Windsor, Ont	Kingston	15 00
1954	21 do	Imbert Ottis Canning	Second	Port-Greville	Saint-Jean	6 00
1955	23 do	Wm. Edwd. James	Capitaine	Combermere, Ont	Ottawa	15 00
1956	23 do	George Poirier	do	Caraquette, N.-B	do	15 00
1957	23 do	Louis Casper Krell	Second	Port-Dover, Ont	Ste-Catherine	6 00
1958	24 do	Wm. Henry Featherstonhaugh	Capitaine	Pénétanguishine, Ont	do	15 00
1959	25 do	Andrew Cyr	do	Maria, Qué	Dalhousie	15 00
1960	27 do	Johnson Kenwick Pettis	do	R.-Renards, Parrsboro, N.E	Saint-Jean	15 00
1961	27 do	Wm. Sommerville	do	Vancouver, C.-B	Victoria	15 00
1962	28 do	Wm. Reid, jun	do	Newcastle, N.B	Newcastle	15 00
1963	1er août	Geo. Hubal Latour	do	Ottawa, Ont	Ottawa	15 00
1964	3 do	Jas. Kirkwood	do	Kingston, Ont	Kingston	15 00
1965	3 do	Byard Powell	do	Freeport, N.-E	Saint-Jean	15 00
1966	10 do	Western Smith Kelly	do	Bridgeworth, Ont	Kingston	15 00
1967	10 do	Osmand Sewell	do	Upper-Maugerville, N.-B	Frédéricton	15 00
1968	10 do	Loran A. Kenney	Second	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	6 00
1969	11 do	Alfred Ouellette	Capitaine	Lachine, Qué	Kingston	15 00
1970	12 do	John Alcock	do	Vancouver-Sud, C.-B	Victoria	15 00
	1896.					
1971	12 août	Michael Manson	do	Ile de Cortez, C.-B	do	15 00
1972	12 do	Andrew Strong	Second	Victoria, C.-B	do	6 00
1973	13 do	John Leonard	do	Narrows-Road, Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	6 00

11c—11

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1896.					$ c.
1974	14 août	Geo. James Gay	Capitaine	Hamilton, Ont	Ste-Catherine	15 00
1975	15 do	James Tobin, jr	Second	Peterboro, Ont	Kingston	6 00
1976	18 do	Wm. Marshall Hodgson	Capitaine	Port-Perry	do	15 00
1977	18 do	Frank Patenaude	do	Melocheville, Qué	Ste-Catherine	15 00
1978	24 do	Chas. Elmore Ferfoy	do	Hantsport, N.-E	Halifax	15 00
1979	24 do	Chas. Johnson	Second	Port-Dalhousie, Ont	Ste-Catherine	6 00
1980	24 do	Francis Jas. Davis	do	Wiarton, Ont	do	6 00
1981	25 do	John Ryan	Capitaine	Kingston, Ont	Kingston	15 00
1982	16 sept	Jas. McNeill, jeune	Second	Owen-Sound, Ont	Ste-Catherine	6 00
1983	16 do	John Abel	Capitaine	Sainte-Catherine, Ont	do	15 00
1984	16 do	George Robertson	do	Kaslo, C.-B	Victoria	15 00
1985	17 do	Laurent Vernier	do	Côteau-Landing, Qué	Ottawa	15 00
1986	16 do	Chas. N. Nicholson	do	Victoria, C.-B	Victoria	15 00
1987	17 do	Olivier Morin	do	Sorel, Qué	Québec	15 00
1988	17 do	Norman Edsell Burton	Second	Barrie, Ont	Ste-Catherine	6 00
1989	17 do	John Anderson	Capitaine	Vancouver, C.-B	Victoria	15 00
1990	19 do	Harley Demeng	do	Port-Stanley, Ont	Ste-Catherine	15 00
1991	19 do	Jno. Le Baron Matinney	do	Greenwich, N.-B	Saint-Jean	15 00
1992	21 do	Chas. Laviolette	do	Saint-Ours, Qué	Québec	15 00
1993	21 do	Jno. Edgar McKinnon	Second	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	6 00
1994	21 do	Alfred Henry Bickmore	do	Alport, Ont	Ste-Catherine	6 00
1995	21 do	Isaac Woolner	do	Collingwood, Ont	do	6 00
1996	21 do	Edward Young	Capitaine	Pointe-Youngs, Ont	Kingston	15 00
1997	22 do	Chas. Lapierre	do	Montréal, Qué	Québec	......
1998	22 do	Edwin S. Loye	do	Lunenburg, N.-E	Lunenburg	15 00
1999	24 do	Geo. Robertson	do	Kaslo, C.-B	Victoria	....
2000	24 do	Allan Lean	do	Baie-du-Pilote, C.-B	do	15 00
2001	24 do	Dan. Jennings Butler	do	Victoria, C.-B	do	15 00
2002	30 do	John Cheyne Craig	do	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	15 00
2003	1er oct	Edward Burke	do	Midland, Ont	do	15 00
2004	5 do	Wm. Alex. Clark	do	Collingwood, Ont	do	15 00
2005	7 do	Joseph Laurion	do	Montréal, Qué	Québec	15 00
2006	7 do	Michael McManus	do	Vallée de Mt.-Plaisant, Qué	do	15 00
2007	7 do	Geo. Poulet	do	Sorel, Qué	do	15 00
2008	10 do	Jno. Wm. Diament	do	Lindsay, Ont	Kingston	15 00
2009	13 do	Henry Arthur Young	do	New-Westminster, C.-B	N.-Westm'ter	15 00
2010	13 do	Wm. E. Gardner	do	Victoria, C.B	Victoria	15 00
2011	16 nov	Harry Hugh Robinson	Second	Parrsboro, N.-E	Saint-Jean	6 00
2012	21 oct	Frank Dechaine	Capitaine	Saint-Demont, Qué	Ottawa	15 00
2013	21 do	Geo. L. Graham	do	Arnprior, Ont	do	15 00
9014	26 do	Beverly Lyon	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	15 00
2015	2 nov	Hume Blackley Babington	do	Vancouver, C.-B	Victoria	15 00
2016	2 do	Geo. Larsen	Second	Victoria, C.-B	do	6 00
2017	4 do	Chas. Alphonse Gardner	do	New-Westminster, C.-B	N.-Westm'ter	6 00
2018	7 do	Willoughby Ley	do	Mainadieu, C. B., N.-E	Sydney	6 00
2019	9 do	Embry Hilbert Paul	Capitaine	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	15 00
2020	10 do	Joseph Mortimer	do	Mortimer, dist. de Muskoka	Ste Catherine	15 00
2021	10 do	Chas. Arthur Monteith	do	Rosseau, Ont	do	15 00
2022	11 do	Malcolm Macaskill	do	Vancouver, C.-B	Victoria	15 00
2023	12 do	Wm. Henry Giles	Second	Gravenhurst, Ont	Ste-Catherine	6 00
2024	18 do	Henry White	Capitaine	Huntsville, Ont	do	15 00
2025	3 déc	Austin Sherman French	do	New-Westminster	Victoria	15 00
2026	3 do	Lauchlin McKinnon	Second	" "	do	6 00
2027	29 do	Robert Dravey	Capitaine	Havre de Nama, C.-B	do	15 00
2028	5 do	Jos. Sherwood Wallis	do	Port-Carling, Ont	Ste-Catherine	15 00
2029	10 do	Edmond Corriveau	do	Québec	Québec	...
2030	14 do	Wm. Hy. McCulley	Second	Port-Carling, Ont	Ste-Catherine	6 00
2031	23 do	David Rippey	Capitaine	Annapolis, N.-E.	Annapolis	15 00
	1897.					
2032	4 janv	Elias Smith	Capitaine	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	15 00
2033	4 do	Louis Brown	do	Tracadie, N.-B	Saint-Jean	15 00
2034	4 do	Jas. Sinclair Inkster	do	Goderich, Ont	Ste-Catherine	15 00
2035	4 do	Kasmus Hausen	do	Gravenhurst, Ont	do	15 00
2036	4 do	Donald A. McKinnon	Second	Beaverton, Ont	do	6 00

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur et sur les côtes, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1897.					$ c.
2037	4 janv...	Wm. Benoay Vansickle...	Second......	Lynden, Ont.............	Ste-Catherine.	6 00
2038	7 do ..	Albert G. Peters..........	Capitaine..	New-Westminster, C.-B..	Victoria......	15 00
2039	14 do ..	Jno. Ritchie Craigie	do	Goderich, Ont.	Goderich......	15 00
2040	14 do ..	Jas. Badcock	do	Victoria, C.-B............	Victoria......	15 00
2041	16 do ..	Jas. Nevin..............	Second....	Toronto, Ont..............	Ste-Catherine.	6 00
2042	16 do ..	Alfred Bodily...........	do	Victoria, C.-B	Victoria......	6 00
2043	18 do ..	Chas. Rush...............	Capitaine..	Vancouver, C.-B	do	6 00
2044	30 do ..	Geo. G. Allan.............	do	Fort-Frances, Ont..........	Winnipeg...	....
2045	10 février..	Alfred Grenbund..........	Second......	Vancouver, C.-B........	Victoria......	6 00
2046	10 do ..	Edwd. Bulmer Rhoda.....	do ...	do	do	6 00
2047	10 do ..	Frank Taunton Saunders..	Capitaine...	do	do	15 00
2048	10 do ..	Martin Jonason	do	Rivière Montréal, Ont ..	Ottawa......	15 00
2049	10 do ..	Ed. Marshall Baird... .	do	Great-Village, N.-E.......	Saint-Jean....	15 00
2050	10 do ..	Fred. Harley Colwell	do	Upper-Jemseg, Queen's Co., N.-B..	do	15 00
2051	10 do ..	Chas. Robt. White	do ...	Riverside, Albert Co., N.-B	do	15 00
2052	10 do ..	Gerald Irwin McNamara..	Second......	Parrsboro', N.-E........	do	6 00
2053	10 do ..	Jno. Bernhard Blomquist.	do	Saint-Jean, N.-B.........	do	6 00
2054	10 do ..	Wm. Lawrence Murphy ..	Capitaine...	Pembroke, Ont..........	Kingston.....	15 00
2055	11 do ..	Lorenzo Raymond Maguire	do	Pirate-Harbour, N.-E... .	Port-Mulgrave	15 00
2056	11 do ..	Howard Springer.........	do	Upper-Jemseg, Queen's Co., N.-B.	Saint-Jean....	15 00
2057	24 do ..	Nelson King	Second......	Oakville, Ont..	Ste-Catherine.	6 00
2058	24 do ..	Wm. Stephen Major	Capitaine...	Sarnia, Ont...............	do ..	15 00
2059	24 do ..	Patrick Walsh..	do	Hamilton, Ont.......... ..	do ..	15 00
2060	24 do ..	Donald Robinson Glennie.	Second......	Rivière Hébert, N.-E.	Saint-Jean....	6 00
2061	24 do ..	Avard Melville Rockwell..	Capitaine...	do	do	15 00
2062	24 do ..	Robt. Alex. Gilbert......	Second......	Addington, Ont...... ...	Kingston.....	6 00
2063	25 do ..	Peter McIntosh	Capitaine...	Rivière-des-Français, Ont .	Ste-Catherine.	15 00
2064	25 do ..	Thos. Henry Brown	do	Victoria-Ouest, C.-B... .	Victoria......	15 00
2065	25 do ..	Bernerd Larsen.........	do .. .	Victoria, C.-B...........	do	15 00
2066	25 do ..	Samuel Stanwood.........	do	Yarmouth, N.-E..........	Yarmouth....	15 00
2067	2 do ..	Wm. Penn Short..........	do	Trail, C.-B...............	Victoria......	15 00
2068	1er mars..	Andrew Leishman	Second.. ..	Vernon, C.-B............	do ..	6 00
2069	1er do ..	McPhee Howatt..........	Capitaine...	Kaslo, C.-B..	do ...	15 09
2070	1er do ..	Wm. John Madden.	do	Penetanguishene, Ont.....	Ste-Catherine.	15 00
2071	1er do ..	Benj. Vaughan Naylor....	do	Nayon, Qué..............	Ottawa.......	15 00
2072	4 do ..	Eugène Lavigne..........	do	Ottawa, Ont	do . ..	15 00
2073	10 do ..	John McDonald....	do	Canso, N.-E...............	Port-Mulgrave	15 00
2074	11 do ..	Wm. Sencabaugh.........	Second.. ..	Georgetown, I.P.-E......	Halifax	8 00
2075	11 do ..	Philip J. Campbell	Capitaine...	Cardigan, I.P.-E	do	15 00
2076	12 do ..	Thos. Hannay Salter......	do ...	Parrsboro', N.-E....... .	Saint-Jean....	15 00
2077	12 do ..	Jas. Thos. Jackson	do	Hamilton, Ont............	Ste-Catherine.	15 00
2078	12 do ..	Albert Edwd. Stinson	Second......	Toronto	do	6 00
2079	13 do ..	Wm. John Murphy.......	Capitaine..	Kingston, Ont	Kingston.....	15 00
2080	13 do ..	Havelock Newcomb ..	Second......	Hantsport, N.-E....	Yarmouth....	6 00
2081	13 do ..	Sylvester Ed. St. Amour..	Capitaine...	Wallaceburg, Ont.........	Ste-Catherine.	15 00
2082	15 do ..	G. W. L. Merseburg........	do	Saint-Jean, N.B	Saint-Jean....	15 00
2083	15 do ..	Jas. W. Rigney	Second.....	Sarnia, Ont..............	Ste-Catherine.	6 00
2084	15 do ..	Hance Albert Cole..	Capitaine...	Dorchester, N.-B..........	Saint-Jean....	15 00
2085	16 do ..	Grant Graham Horne.....	do .. .	Wolfe-Island, Ont.........	Kingston.....	15 00
2086	16 do ..	Wm. C. Slade....	do ..	Kaslo, C.-B....	Nelson	....
2087	19 do ..	Pontaléon Roberge.......	do	New-Liverpool, Qué. .. .	Québec.......	15 00
2088	22 do ..	Alex. McLennan	do ...	New-Westminster, C.-B...	Victoria......	15 00
2089	22 do ..	Murdoch Landry	do	Port-Morien, C.-B., N.-E..	Sydney	15 00
2090	22 do ..	Samuel Lovatt	do ...	Pilot-Bay, C.-B..........	Victoria......	15 00
2091	24 do ..	Andrew Purves.....	Second......	Pembroke, Ont............	Kingston.....	6 00
2092	30 do ..	Wm. Jno. Irving.........	do	Sainte-Catherine, Ont.....	Ste-Catherine.	6 00
2093	30 do ..	Felix Peter Graveline.....	Capitaine..	Amherstburg, Ont.........	do	15 00
2094	30 do ..	Geo. Murphy.	Second.....	Saint-Jean, N.-B..........	Saint-Jean....	6 00
2095	30 do ..	John Cherry........	do	Barriefield, Ont.....	Kingston.....	6 00
2096	31 do ..	Esdras Beaudet...........	Capitaine...	Lotbinière, Qué........	Québec........	15 00
2097	31 do ..	John Sidney Eamoe	do ...	Township de Osnabruck, Ont.....	Cornwall,.....	15 00
2098	3 avril...	Edwd. Bennett.	do ...	Kingston, Ont....	Kingston.....	15 00
2099	5 do ..	Harry Dexter..........	do ...	Cheverie, N.-E...........	Yarmouth...	15 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur et sur les côtes, etc.—*Fin.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1897.					$ c.
2100	5 avril..	Wm. Jas. Moss	Second	Port-Maitland, Ont	Ste-Catherine	6 00
2101	8 do	Edgar Elroy Sanford	do	Summerville, N.-E	Yarmouth	6 00
2102	8 do	Archie Smith Campbell	Capitaine	Stewartville, Ont	Ottawa	15 00
2103	8 do	Gaudias Fortin	do	Saint-Valier, Qué	Québec	15 00
2104	10 do	Daniel Mooney	do	Vancouver, C.-B	Vancouver	15 00
2105	10 do	Richard Power	Second	New-Westminster	Victoria	6 00
2106	13 do	Allen J. Nesbitt	do	Trail, C.-B	do	6 00
2107	15 do	Edward Mackie	Capitaine	Little-Current, Ont	Ste-Catherine	15 00
2108	15 do	John Sinclair	do	Rusagornis, N.-B.	Frédericton	15 00
2109	17 do	William Henry Wenborne	do	Wolfe-Island, Ont	Kingston	15 00
2110	21 do	Ludwig Anderson	Second	Vancouver, C.-B	Victoria	6 00
2111	21 do	John Morley Newcomb	Capitaine	Vancouver, C.-B	Victoria	15 00
2112	21 do	Wm. Fitzgerald	Second	Windsor, Ont	Ste-Catherine	6 00
2113	21 do	Hugh Jas. McIntyre	Capitaine	Toronto, Ont	do	15 00
2114	21 do	Thos. Tremblay	do	Québec	Québec	15 00
2115	22 do	Francis Gerald Young	Second	Young's-Point, Ont	Kingston	6 00
2116	22 do	David Moreau	Capitaine	Port-Severn, Ont	Ste-Catherine	15 00
2117	22 do	Ed. De Young	do	Eastern-Passage, N.-E	Halifax	15 00
2118	26 do	Robert Thomson Johnston	do	Sainte-Catherine, Ont	Ste-Catherine	15 00
2119	26 do	John Archibald Fraser	do	Huntsville, Ont	do	....
2120	23 do	Jno. Geo. McEwen	Second	Georgeville, Que	Québec	6 00
2121	26 do	Frank Day	Capitaine	Carleton-City, N.-B	Saint-Jean	15 00
2122	26 do	Benoit Bergeron	do	Saint-Etienne, Qué	Québec	15 00
2123	27 do	Wm. Jas. Stewart	do	Ottawa, Ont	Kingston	15 00
2124	28 do	Jos. Arthur Goodwin	Second	Toronto, Ont	Ste-Catherine	6 00
2125	28 do	Edward Evans Whistler	Capitaine	Victoria, C.-B	Victoria	15 00
2126	30 do	Dennis Blake	do	Parrsboro, N.-E	Saint-Jean	15 00
2127	4 mai	Jean Dechaine	do	Chicoutimi, Qué	Québec	15 00
2128	4 do	Douglas Cummings	do	Waubaushene, Ont	Ste-Catherine	15 00
2129	4 do	Zénon Lavigne	do	Sainte-Anne, Qué	Ottawa, Ont	15 00
2130	12 do	Daniel Archibald Morrison	do	Pointe-Tupper, N.-E	Port-Mulgrave	15 00
2131	12 do	Karl Peterson	do	Millerton, N.-B	Newcastle	15 00
2132	12 do	Robert Ferris	do	Portage-du-Rat, Ont	Portage du Rat	7 00
2133	12 do	Emil Johnson	do	New-Westminster, C.-B	N. Westm'r	15 00
2134	13 do	Jas. Olsson	do	Victoria, C.-B	Victoria	15 00
2135	13 do	Jas. Playfair	do	Midland, Ont	Kingston	15 00
2136	20 do	Archie McIntyre	Second	Presqu'Ile, Ont	Ste-Catherine	6 00
2137	21 do	Wm. Henry Henneberry	Capitaine	Halifax, N.-E	Halifax	15 00
2138	21 do	Wm. Gallagher	do	Halifax, N.-E	do	15 00
2139	26 do	John Glenn	do	Keewatin	Winnipeg	7 00
2140	26 do	Edmund E. Petrie	do	Glace-Bay, C.-B., N.-E.	Sydney	15 00
2141	26 do	Geo. Hen. French	do	New-Westminster, C.-B	N.-Westm'r	16 00
2142	28 do	Joseph Gouin	do	Saint-Ours, Qué	Québec	15 00
2143	28 do	John Dennis Sullivan	Second	Sainte-Catherine, Ont	Ste-Catherine	6 00
2144	31 do	Alex. Rod. McLean	Capitaine	Saut-Sainte-Marie, Ont	do	15 00
2145	31 do	Alexander McDonald	do	Inverness, N.-E	Pictou	15 00
2146	4 juin	Jas. Robinson	do	Millerton, N.-B	Newcastle	15 00
2147	4 do	Antoine Mainville	do	Stoneville, P.Q	Ottawa	15 60
2148	9 do	Louis Robideau	do	Cornwall, Ont	Cornwall	15 00
2149	10 do	Narcisse B. Giroux, jr	Second	Pembroke, Ont	Kingston	6 00
2150	10 do	Pierre Brunelle	do	Champlain, Qué	Québec	6 00
2151	10 do	Charley Johnson	do	Victoria, C.-B	Victoria	6 00
2152	10 do	Theo. M. Magneson	Capitaine	do	do	15 00
2153	10 do	John E. Hamilton	do	Vancouver, C.-B	do	15 00
2154	12 do	Honoré Bonenfant	do	Montréal, Qué	Québec	15 00
2155	14 do	Kenneth Morrison	do	Bracebridge, Ont	Ste-Catherine	15 00
2156	19 do	Hugh Harry Bostock	Second	Selkirk-Ouest, Man	Winnipeg	6 00
2157	23 do	Arch'd F. McDonald	Capitaine	Pictou, N.-E	Halifax	15 00
2158	23 do	Nap. Lefabvre	do	Lachine, P.Q	Québec	15 00
2159	23 do	Jean Baptiste Lasalle	do	Montréal, Qué	do	15 00
2160	24 do	Jas. Clark	do	Kingston, Ont	Kingston	15 00
2161	24 do	Frank Lefromboise	do	Amherstburg, Ont	Ste-Catherine	15 00
2162	28 do	Thos. Arnold Ehtmann	Second	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	6 00
2163	28 do	Wm. McIntosh	Capitaine	Pictou, N.-E	Pictou	15 00
2164	29 do	Edwin Lawlor	do	Hawkesbury, Ont	Ottawa	15 00
2165	29 do	Chas. John Blomquist	Second	Victoria, C.-B	Victoria	6 00

ANNEXE Nº 29.

RELEVÉS relatifs à l'engagement et au congé des matelots, reçus par le ministère de la marine, en conformité des dispositions du chapitre 74 des Statuts revisés du Canada, des préposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pour les semestres expirés le 30 juin et le 31 décembre 1897 respectivement.

NOTE.—Les noms en italiques sont ceux des préposés en vertu de la loi, les autres sont les receveurs des douanes qui agissent comme préposés à l'engagement des matelots.

QUÉBEC.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1897.			Semestre expiré le 31 décembre 1897.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Escoumains	Bonaventure	John Topping		Nil.							
Gaspé	Gaspé	*F. G. Eden*									
Iles de la Madeleine	Gaspé	P. L. Joncas					Nil.				
Montréal	Montréal	Wm Cunningham	1,597	527	956 60	4,146	1,617	2,558 10	5,743	2,144	3,514 70
New-Carlisle	Bonaventure	P. C. Beauchesne	7	3	4 40	7	6	5 30	14	9	9 70
New-Richmond	Bonaventure	R. W. H. Dimock									
Percé	Gaspé	W. Flynn					Nil.				
Québec	Québec	*J. U. Gregory*	160	51	95 30	124	146	105 80	284	197	201 10
Rimouski	Rimouski	J. A. Martin									
Saint-Jean	Saint-Jean	H. W. Wood					Nil.				
Sorel	Richelieu	Joseph Mathieu									
Trois-Rivières	Trois-Rivières	P. B. Vanasse									
NOUVEAU-BRUNSWICK.											
Alma	Albert	D. Cleveland									
Bathurst	Gloucester	John E. Baldwin	7	2	3 20	1	13	4 40	8	15	7 60
Bouctouche	Kent	J. J. LeBlanc		Nil.			Nil.				
Chatham	Northumberland	*J. J. Brown*	27	6	15 50	62	37	42 60	90	43	58 10
Cocagne	Kent	A. K. Dysart					Nil.				
Dalhousie	Ristigouche	W. Montgomery									
Dorchester	Westmoreland	Walter Dobson									
Frédéricton	York	A. F. Street					Nil.				
Grand-Manan	Charlotte	E. A. Calder	7	7	5 60	5	4	3 70	12	11	9 30
Grand-Harbour	Charlotte	D. J. W. McLaughlin									
Harvey	Albert	G. Brewster	11	8	7 90	12	15	10 50	23	23	18 40
Hillsborough	Albert	John Wallace									

Relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1897.			Semestre expiré le 31 décembre 1897.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Lepreaux	Charlotte	G. K. Hanson	3		1 50				3		1 50
Moncton	Westmoreland	J. W. Binney									
Musquash	Saint-Jean	A. T. Dunn									
New-Brandon	Gloucester	F. J. Foley									
Newcastle	Northumberland	J. Niven				9	8	6 90	9	8	6 90
Joggins-Nord	Westmoreland	Rufus C. Ward									
Quaco	Saint-Jean	J. Carson	50	34	35 20				50	34	35 20
Richiboucto	Kent	B. V. Johnson									
Rockland	Westmoreland	A. Boudreau									
Rockport	Westmoreland	R. C. Ward	7	4	4 70				7	4	4 70
Sackville	Westmoreland	W. C. Milner									
Saint-André	Charlotte										
Saint-George	Charlotte	James McKay									
Saint-Jean	Saint-Jean	*W. H. Purdy*	1,331	6 19	851 20	1,443	1,189	1,078 20	2,774	1,808	1,929 40
Saint-Stephen	Charlotte	H. Graham	Nil.	6	1 80					6	1 80
Shédiac	Westmoreland	W. R. Wood	7	10	6 50	10	5	6 50	17	15	13 00
Shippigan	Gloucester	Henry A. Sormany		Nil.							
		NOUVELLE-ÉCOSSE.									
Advocate	Cumberland	Wm Moore	21	13	14 40	9	12	8 10	30	25	22 50
Amherst	Cumberland	W. D. Main									
Annapolis	Annapolis	E. McCormick									
Antigonish	Antigonish	A. Boyd		Nil.			Nil.				
Rivière-aux-Pommes	Cumberland	H. H. Mosher									
Arichat	Richmond	*D. O'C. Madden*									
Baie-Aspey	Victoria	D. McDonald									
Baddeck	Victoria	J. McDonald					Nil.		3		1 50
Barrington	Shelburne	D. Sargent	11		5 50	9	6	6 30	20	6	11 80
Bayfield	Antigonish	E. G. Randall		1	0 30					1	0 30
Anse-Belliveau	Digby	E. E. Theriault	71	56	52 30	68	61	52 30	139	117	104 60
Rivière-à-l'Ours	Digby	*T. H. Millar*	70	44	48 20	71	66	55 30	141	110	103 50
Rivière-au-Castor	Colchester	R. Perry									
Bridgetown	Annapolis	S. S. Ruggles			Nil.						
Bridgewater	Lunenburg	N. C. Owen				53	43	39 40	53	43	39 40

Canada-Creek	King	S. W. Rawding									
Canso	Guysborough	Thos. C. Cook									
Ile du Cap-Sable	Shelburne	E. Nickerson	11	4	6 70		1	0 30	11	5	7 00
Clementsport	Annapolis	Chas. Ditmars	27	18	18 90	30	33	24 90	57	51	43 80
Cornwallis (Canning)	King	E. Rand									
Canning	King	E. Harris									
Digby	Digby	J. M. Viet	7	4	4 70	4	3	2 90	11	7	7 60
Freeport	Digby	A. F. Outhouse									
French Cross	King	J. E. Orpen			Nil.	3	1	1 80	3	1	1 80
Grand-Bras-d'Or	Cap-Breton	D. Campbell		Nil.							
Guysboro'	Guysborough	W. Cameron		Nil.							
Halifax	Halifax	*H. Bligh*	1,341	1,068	990 90	1,208	1,082	928 60	2,549	2,150	1,919 50
Hantsport	Hants	J. W. Lawrence				32	38	37 40	32	38	37 40
Havre-au-Bouche	Antigonish	E. Corbet									
Harbourville	King	Chas. E. Morris	12	3	6 90	7	6	5 30	19	9	12 20
Havre-Isaacs	Guysborough	J. D. Griffin	15	2	8 10	6	7	5 10	21	9	13 20
Joggins	Cumberland	J. Moffat									
Baie-Jordan	Shelburne	M. D. McKenzie				8	5	5 50	8	5	5 50
Lingan	Cap-Breton	*Matthew Roche*									
Petit-Bras-d'Or	Cap-Breton	P. Collins									
Liscombe	Guysborough	James Hemlow									
Liverpool	Queen's	*W. A. Kenney*	103	35	62 00	151	59	93 20	254	94	155 20
Lockeport	Shelburne	J. R. Ruggles	100	83	74 90	60	50	45 00	160	183	119 90
Londonderry	Colchester	J. A. Blaikie					Nil.				
Louisbourg	Cap-Breton	Wm. Lewis				62	57	48 10	62	57	48 10
Lunenburg	Lunenburg	*William Young*	266	273	214 90	307	340	255 50	573	613	470 40
Baie-Mahone	Lunenburg	A. F. Zwicker									
Main-à-Dieu	Cap-Breton	R. McDougall		Nil.							
Maitland	Hants	Alex. Roy	3		1 50			Nil.	3		1 50
Margaree	Inverness	M. A. Dunn					Nil.				
Margaretsville	Annapolis	D. W. Landers		Nil.							
Merigomish	Pictou	D. McGregor					Nil.				
Meteghan	Digby	E. U. Doucet	51	23	32 40	51	26	33 30	102	19	65 70
North-East Harbour	Shelburne	G. B. Swaine	9		4 50	9	5	6 00	18	5	10 50
Sydney Nord	Cap-Breton	*James Armstrong*	98	25	56 50	200	110	133 00	298	135	189 50
Parrsborough	Cumberland	W. W. Cunnabel	187	144	135 20	213	164	155 70	379	308	290 90
Pictou	Pictou	*M. Campbell*	23	3	12 70	31	44	28 70	54	47	41 10
Port-Acadie	Digby	A. Bourneuf									
Port-Caledonia et Petite-Baie-Glacée	Cap-Breton	J. J. Campbell									
Port-Gilbert	Digby	James Bingay	58	13	32 90	47	77	46 60	105	90	79 50
Port-Greville	Cumberland	James Kerr	30	34	25 20				30	34	25 20
Port-Hawkesbury	Inverness	D. A. McDonald									
Port-Hood	Inverness	E. D. Treman		Nil.			Nil.				
Port la-Tour	Shelburne	J. W. Taylor		1	0 30					1	0 30
Port-Lorne	Annapolis	W. Graves		Nil.			Nil.				
Port-Medway	Queen	E. E. Leston									
Port-Morien	Cap-Breton	W. W. Bown									
Port-Mulgrave	Guysborough	D. Murray				11	3	6 40	11	3	6 40
Port-William	King	G. S. Lockwood			Nil.						

Relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—*Fin.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1897.			Semestre expiré le 31 décembre 1897.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Pubnico	Yarmouth	P. S. D'Entremont									
Pugwash	Cumberland	J. Wilson					Nil.				
Ritcey anse	Lunenburg	A. Seaboyer	23	35	22 00	132	87	92 10	155	122	114 10
Rivière Hébert	Cumberland	W. Moffat	28	2	14 60	27	17	18 60	55	19	33 20
Sanite-Anne	Cap-Breton	D. McAuley		Nil.							
Sainte-Marie, Rivière	Guysborough	A. F. Falconer									
Saint-Pierre	Richmond	Donald Urquhart	30		15 00				30		15 00
Rivière au Saumon	Digby	I. H. C. Penny				25	13	16 40	25	13	16 40
Sheet Harbour	Halifax	M. Macfarlane									
Shelburne	Shelburne	W. W. Atwood	32	16	20 80	27	12	17 10	59	28	37 90
Sydney	Cap-Breton	*Neil McDonald*	58	43	41 90				58	43	41 90
Sydney, jetée Victoria	Cap-Breton	Vincent Mullins	4	4	3 05	51	48	39 90	55	52	42 95
Thorne, anse	Annapolis	E. H. Porter	12		6 00				12		6 00
Truro	Colchester	George P. Nelson									
Tatamagouche	Colchester	J. A. G. Campbell		Nil.							
Wallace	Cumberland	Charles D. Kerr									
Walton	Hants	H. Woolaver		Nil.		2		1 00	2		1 00
Arichat-ouest	Richmond	B. Poirier	10	4	6 20		8	3 20	10	12	9 40
Weymouth	Digby	N. B. Jones				126	51	78 30	126	51	78 30
Windsor	Hants	H. W. Dimock	54	19	32 70	107	72	75 10	161	91	107 80
Wilmot	Annapolis	G. B. Reed									
Wolfville	King	J. B. Davidson									
Yarmouth	Yarmouth	N. L. Trefry	327	302	254 10	474	558	404 40	801	860	658 50

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Alberton	Prince	J. P. Brennan									
Cascumpec	Prince	James F. White									
Charlottetown	Queen	*H. W. Mutch*	65	21	38 80				65	21	38 80
Crapaud	Queen	S, J. B. Leard					Nil.				
Georgetown	King	Charles Owen	20		10 00	10	2	5 60	30	2	15 60
Malpèque	Prince	J. M. MacNutt			Nil.						
Montague-Bridge	King	J. M. Aitken		5	1 50	16	7	10 00	16	12	11 60
Murray-Harbour	King	H. J. Brehaut		Nil.							
Pinette	Queen	H. D. Morrison									
Port-Hill	Prince	W. Hopgood		Nil.							
Saint-Pierre, Baie	King	J. A. McLame									
Souris	King	Michael J. Foley									
Summerside	Prince	*Jos. Reed*				5	20	10 00	5	20	10 00
Tignish	Prince	George Conroy			Nil.						

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ahouset	Clayoquot	C. R. McDougall	25	1	12 80				25	1	12 80
Barclay-Sound	Vancouver	M. Swartout			52 80			21 20			74 00
Clayoquot	Clayoquot	John Grice									
Hesquait	Vancouver	A. J. Brabant									
Kynquot	Nanaimo	W. J. Feker	103	3	52 40		28	8 40	103	31	60 80
Massett Inlet	Queen Charl'te I'd,	Rév. M. Keen									
New-Westminster	New-Westminster	J. S. Clute				35	6	19 30	35	6	19 30
Vancouver	New-Westminster	J. M. Bowell									
Victoria	Victoria	H. G. Lewis	285	176	195 30	543	597	450 60	828	773	645 90

ANNEXE N° 30.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

MONTRÉAL, 7 janvier 1898.

A l'honorable L. J. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre de la commission du port, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant la charge de gardien de port, 45 Victoria, les documents suivants :—

1. Le rapport du gardien de port pour l'année 1897.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien de port pour l'année terminée le 31 décembre 1897.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien de port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire, conseil du commerce de Montréal.

MONTRÉAL, 31 décembre 1897.

Au PRÉSIDENT et aux MEMBRES du CONSEIL des EXAMINATEURS du bureau du GARDIEN DE PORT :

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations de ce bureau, avec l'état des recettes et des dépenses pour l'année dernière.

La navigation s'est ouverte par l'arrivée de la haute mer du paquebot *Polino*, à neuf heures et demie de l'avant-midi, le 22 avril, et s'est fermée par le départ pour la mer du str *Acadian* au point du jour, jeudi, le 25 novembre.

Le premier vapeur océanique qui soit arrivé a été le str *Montezuma*, à sept heures et demie du matin, le 30 avril, et le dernier vapeur océanique qui soit parti a été le str *Turret Crown*, lequel est parti pour la mer à dix heures et demie du matin le 24 novembre.

Le premier voilier arrivé a été le brigantin *Peerless*, venu des Barbades avec une cargaison de mélasse le 15 mai.

Le premier navire qui soit entré dans le golfe du Saint-Laurent par le détroit de Belle-Isle a été le *Ganges*, de la ligne Thompson, le 26 juin.

Havres et Navigation.

Quatre cent soixante et dix-neuf bâtiments de tous genres, de mer, ou se rendant à l'étranger, ont été inscrits à ce bureau. Ils avaient un tonnage collectif de 1,054,225 tonneaux—soit une augmentation de 58 navires et de 152,550 tonnes.

Le mouvement avec les ports d'aval a, cette année, consisté en 300 navires ou bâtiments de toutes espèces, d'un tonnage total de 317,397 tonneaux, contre 273 navires de toutes classes, l'année dernière, avec un tonnage de 297,410 tonneaux. Augmentation de 27 navires et de 19,987 tonneaux.

Les congés pour les ports d'aval, cette année, ont été comme suit: 123 navires de toutes classes, avec un tonnage de 99,994 tonneaux, contre 127 navires de toutes classes l'année dernière, avec un tonnage de 109,595 tonneaux, diminution, 4 navires et 9,601 tonneaux.

Ainsi que vous pourrez le constater par le relevé ci-joint, de tous les voiliers arrivés, il n'y en avait pas un seul à gréement carré, ce qui démontre la décadence de la navigation à voile dans notre commerce maritime; c'est, du reste, la première saison durant laquelle ce fait a été constaté. Il est également digne de remarque que le commerce d'exportation de bois de ce port à l'Amérique du Sud a presque entièrement cessé, puisque durant cette saison on n'a chargé qu'un seul petit navire, lequel n'a porté à Rosario que 417,505 pieds de bois, M. P.

Il y a eu de nombreux échouements de navires dans le fleuve durant cette saison, et ces accidents ont été d'une nature plus ou moins sérieuse. Le plus sérieux a été celui du steamer *Arabia*, qui s'est échoué dans le chenal de Saint-Roch, le 26 septembre.

L'eau dans le chenal des navires est devenue très basse cette année, ce qui a forcé plusieurs des plus gros navires à compléter leurs chargements à Québec. Les rapports comparatifs de la profondeur de l'eau dans les chenaux des navires, tels qu'enregistrés dans les mesurages des deux dernières saisons, sont comme suit; 20 novembre 1896, mesurage de Montréal, 28 pieds 10½ pouces; 20 novembre 1896, mesurage de Sorel, 29 pieds 8 pouces; 20 novembre 1897, mesurage de Montréal, 26 pieds 10 pouces; 20 novembre 1897, mesurage de Sorel, 26 pieds 6 pouces.

Ceci s'explique en grande partie par la sécheresse excessive qui a prévalu durant les trois derniers mois de la saison. La chute de pluie durant le mois d'août ayant été de 1·95, moyenne, 3·60; chute de pluie en septembre, 1·15, moyenne, 3·05; chute de pluie en octobre, 0·65, moyenne, 2·96; chute totale de pluie durant les trois mois, 3·75. Moyenne de la chute de pluie durant ces trois mois durant 23 ans, 9·61, de sorte que la chute de pluie durant ces trois mois a été d'un peu plus d'un tiers de la moyenne.

Suit un aperçu des expéditions de différents genres pour la saison qui vient de s'écouler.

Le tout respectueusement soumis.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

RELEVÉ comparatif des expéditions, années 1896 et 1897, tel qu'il appert aux manifestes reçus par le gardien du port.

Articles.		1896.	1897.	1897. Augmentation.	1897. Diminution.
Blé	boiss.	7,425,742	10,556,630	3,130,888	
Pois	"	1,897,136	2,002,403	105,267	
Orge et seigle	"	630,688	1,085,221	454,533	
Avoine	"	2,653,176	5,142,011	2,488,835	
Maïs	"	6,752,277	9,172,016	2,419,739	
Total des grains		19,359,019	27,958,281	8,599,262	
Fleur et farine	barils.	952,184	710,044	....	242,140
Cendre	"	1,753	1,401	....	352
Pommes	"	707,201	160,223	....	546,978
Fromage	boîtes.	1,734,398	2,100,922	366,524	
Beurre	paq.	154,011	221,464	67,453	
Œufs	"	139,649	167,166	27,517	
Viandes en conserve	"	219,671	157,378	....	62,293
Saindoux	"	297,832	137,686	....	160,146
Pulpe	ton'x.	1,431	9,770	8,339	
Viande en carcasse	q'tiers.	15,837	3,179	.. ..	12,658
Divers	ton'x.	29,004	34,086	5,082	
Foin	"	761	3,900	3,139	
Houblon	"	32	13	....	19
Tourteaux oléagineux	"	4,452	4,110	... .	342
Phosphates	"	21	160	139	
Minéraux	"	2,867	4,874	2,007	
Bois de service	pds m. p.	221,334,580	315,312,166	93,977,586	
Bêtes à cornes	tête.	96,405	117,339	20,934	
Chevaux	"	10,524	9,975	... .	549
Moutons	"	76,842	59,983	....	16,859

ÉTATS des arrivages de la mer.

	1896. Nombre	1896. Tonneaux.	1897. Nombre	1897. Tonneaux.
Steamers	400	888,856	457	1,046,300
Navires	5	7,349	....	....
Barques	4	2,127	8	3,968
Bricks et goélettes	12	3,343	14	3,957
Totaux	421	901,675	479	1,054,225

Augmentation de 58 navires et de 152,550 tonneaux.

CONGÉS pour les ports des provinces maritimes.

	1896. Nombre	1896. Tonneaux.	1897. Nombre	1897. Tonneaux.
Steamers	258	295,883	284	315,530
Bricks et goélettes	15	1,527	16	1,867
Total	273	297,410	300	317,397

Augmentation de 27 navires et de 19,987 tonneaux.

Havres et Navigation.

État des arrivages.

	1896.		1897.	
	Nombre	Total.	Nombre	Total.
Steamers	115	108,514	113	99,067
Bricks et goélettes	12	1,081	10	927
Total	127	109,595	123	99,994

Diminution de 4 navires et de 9,601 tonneaux.

Revenu.

	1896.	1897.
Montant	12,629 87	10,925 74

Liste des placements du bureau du gardien du port de Montréal, et intérêts sur ces placements, pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Date.	Investments.	Montant.	Intérêts.
			$ c.
16 février 1880	Payé $2,380.34 pour $2.300 d'effets du gouvernement canadien	$2,300 à 4 p. c. p. 6 m. $46.00 " 3½ " 40.25	86 25
16 août 1880	Payé $7,254.11 pour $7,000 d'effets enregistrés de la ville de Montréal	$ 7,000 à 5 p. c. pour 12 m.	350 00
18 avril 1884	Payé $5,031.34 pour les nos 1720, 1721, 1722, 1723, 1724, 5 de $1,000, savoir : $5,000 d'effets enregistrés de la ville de Montréal	5,000 à 4 "	200 00
14 mars 1887	Payé 10,320.75 pour 100 actions de $100 chacune, classe C. soit $10,000 d'effets de la caisse consolidée de la ville de Montréal	10,000 à 4 "	400 00
	Prêts à la caisse de construction du Board of Trade de Montréal, 31 décembre 1897	37,000 à 4 "	1,480 00
	Total	$61,300 intérêt pour 12 mois.	2,516 25

CHAS. T. SMITH,
Trésorier.

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

Montréal, 7 janvier 1898.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT.

Dt. — **État** des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1897. — Av.

		$ c.	$ c.
1896.			
31 déc....	Solde, argent à la banque	9,848 33	
	Argent en caisse, gardien de port	98 89	
			9,947 22
1897.			
31 déc ...	Recettes provenant des sources suivantes—		
	10,556,630 boisseaux de blé	....	
	2,002,403 do pois	....	
	1,085,221 do seigle et orge	....	
	5,142,011 do avoine	....	
	9,172,016 do maïs	....	
	5,110 ton. de tourteaux oléagineux	....	
	4,874 tonneaux de minéraux	....	
	710,044 barils de fleur et farine	532 80	
	1,410 " cendre	14 01	
	160,223 " pommes	400 60	
	127,314 bœufs et chevaux	1,273 14	
	59,983 moutons	150 08	
	183,768 tonneaux divers	3,675 36	
	3,900 tonnes de foin	78 00	
	160 " phosphates	1 60	
	315,312,166 pieds de bois de construction	1,576 90	
	Emoluments du gardien de port, à l'entrée	198 50	
	" " à la sortie	2,714 00	
	Inspections spéciales	153 00	
	Certificats de cargaisons avariées	157 75	
			10,925 74
	Intérêt sur dépôts à la banque	....	255 07
	Trésorier de la Chambre de commerce, intérêt sur placements	....	2,516 25
			23,644 28
1898.			
1er jan....	Balance	....	13,181 57

		$ c.	$ c.
1897.			
31 déc....	Appointements, etc.—		
	Arch. Reid, gardien de port	2,300 00	
	J. A. Vibert, sous-gardien de port	1,750 00	
	A. T. Creighton do	1,750 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	1,400 00	
	J. F. Scanlan, commis	405 00	
	S. Hayes, garçon	171 00	
	Allocation de retraite—		
	Arch. Reid, gardien de port	300 00	
	J. A. Vibert, sous-gardien de port	200 00	
	A. T. Creighton do	200 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	100 00	
	Chambre de commerce, dép. du secrétariat	1,000 00	
	Loyer, combustible et taxes	311 86	
	Téléphones, nettoyage de bureau, éclair., etc.	273 32	
	Registres de Lloyd et livres de transport	33 94	
	Livres, impressions et papeterie	95 35	
	Ameublement de bureau	40 00	
	Louage de voitures	38 05	
	Diverses dépenses	28 73	
	Alf. W. Hadrill, auditeur	60 00	
			10,457 25
	Comptes non réglés de 1897	....	5 46
	Solde, argent en banque	11,574 07	
	Argent en caisse au gardien du port. Argent, $127.50, chèque au trésorier de la Chambre de commerce, $1,480	1,607 50	
			13,181 57
			23,644 28

Examiné et trouvé correct,

Alf. W. Hadrill, *auditeur.*

E. et O. E.

ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

Montréal, 3 janvier 1898.

ANNEXE N° 31.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

QUÉBEC, 31 décembre 1897.

F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 30 des règlements, j'ai l'honneur de vous transmettre copie du bordereau annuel des travaux de ce bureau pendant l'année terminée le 31 décembre 1897, comme suit :—

Quatre-vingt-dix steamers ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris l'autre partie en grain de Montréal.

Treize voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leurs chargements, sur la demande du capitaine ou de l'agent, à leur arrivée de la mer.

Neuf steamers ont été inspectés après échouage.

Trois steamers et un voilier ont été inspectés pour évaluation.

Quatre steamers ont été inspectés pour cause de dommages causés par la glace.

Il a été fait onze inspections de marchandises endommagées.

Trois steamers ont été inspectés après un abordage.

Deux steamers ont été inspectés pour cause de chargement sur le pont.

Trois steamers et un voilier ont été inspectés pour réparations et condition.

Un voilier a été totalement naufragé sur la côte d'Anticosti et un à Métis.

Les recettes et dépenses du bureau ont été comme suit :—

Recettes provenant de toutes sources	$1,179 00
Dépenses	433 00
Balance reçues	$ 746 00

A part cela, plusieurs navires avariés par échouage ou autrement, qui ne tombaient pas sous le coup des règlements du gardien de port.

Sept steamers ont pris durant la saison des animaux, formant en tout 2,656 têtes de bétail et 615 moutons, sur lesquels il a été perçu $42.92 qui ont été déposés à la banque de Montréal au crédit du receveur général.

Je suis, avec beaucoup de respect,
Votre obéissant serviteur,

W. SIMONS, N.P.
Gardien de port.

ANNEXE N° 32.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE RIMOUSKI, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

RIMOUSKI, 4 décembre 1897.

A l'honorable M. DAVIES,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous expédier mon rapport ci-joint. Je n'ai pas inspecté de navires ni reçu de droits pendant la dernière saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ELZÉAR HEPPEL,
Gardien de port.

ANNEXE N° 33.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT D'ANNAPOLIS (N.-E.), POUR L ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

ANNAPOLIS, 31 décembre 1897.

M. F. GOUDREAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En vous soumettant mon rapport pour l'année expirée le 31 décembre 1897, j'ai l'honneur de déclarer que, durant l'année dernière, il n'est rien arrivé dans ce port qui ait nécessité les services du gardien du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SIMON RILEY,
Gardien de port.

ANNEXE N° 34.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT D'HALIFAX (N.-E.), POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

HALIFAX (N.-E.), 4 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses, pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

J'ai fait dans le cours de l'année l'inspection de trente-deux steamers et de trois voiliers qui étaient arrivés avariés. Les réparations nécessaires ont été faites et ceux qui étaient en route pour d'autres ports avec leur cargaison sont arrivés sans accidents à destination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,
Gardien du port.

RECETTES et dépenses du gardien de port d'Halifax (N.-E.), du 1er janvier au 31 décembre 1897.

DT. AV.

	$ c.		$ c.
Montant de droits perçus..............	2,372 88	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc.	1,490 33
		Somme revenant au gardien de port.....	882 55
	2,372 88		2,372 88

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax (N.-E.), pendant l'année 1897.

DAVID HUNTER,
Gardien du port.

ANNEXE N° 35.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

BUREAU DU GARDIEN,
SYDNEY-NORD, C.-B., 9 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit :—
Dans le cours de la dernière saison j'ai fait les inspections suivantes :

Six (6) steamers.
Quatre (4) voiliers.

Le plus grand nombre de ces bâtiments ont subi des réparations considérables dans le port.

Droits perçus	$182 00
Payés aux inspecteurs adjoints	75 00
	$107 00
Moins dépenses de bureau	40 00
	$ 67 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DANIEL McKAY,
Gardien de port.

ANNEXE No 36.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1897.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations du bureau à Port-Hawkesbury, ainsi qu'un état des recettes du bureau durant l'année qui vient de se terminer. Le nombre de navires réparés ici durant l'année dernière n'a pas été considérable. Les services du gardien de port n'ont été requis qu'une seule fois durant l'année, et cette fois c'était seulement pour inspecter les écoutilles de la goélette *Sabrina*, de Saint-Jean, N.-B., en route de Boston, E.-U., à Charlottetown, I. P.-E., avec une cargaison de farine et de maïs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. W. HENESEY,
Gardien de port.

RECETTES du bureau du gardien de port pendant l'année terminée le 31 décembre 1897.

Inspection des écoutilles de la goélette *Sabrina* à Port-Hawkesbury, le 11 janvier 1897.................................. $8 00

J'atteste que ce qui précède est un état exact et fidèle des recettes de tous les droits que j'ai perçus dans le cours de 1897.

D. W. HENESEY,
Gardien de port.

ANNEXE N° 37.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE YARMOUTH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

YARMOUTH, N.-E., 3 janvier 1898.

J'ai été appelé quatre fois à inspecter les écoutilles de navires arrivant chargés de maïs, et six fois pour des navires qui avaient été échoués puis renfloués et amenés à Yarmouth pour y être réparés.

Le montant total des honoraires nets perçus a été de $76.

EBEN SCOTT,
Gardien de port.

ANNEXE N° 38.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CHATHAM, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

PORT DE CHATHAM, N.-B., 17 décembre 1897.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Sous ce pli veuillez trouver copies des inspections faites par moi à ce port durant la saison de 1897, ainsi qu'un compte des honoraires perçus pour ces inspections.

Espérant que vous trouverez les comptes et le rapport satisfaisants.

Je demeure votre obéissant serviteur,

WILLIAM MUIRHEAD,
Gardien de port.

MÉMOIRE des honoraires reçus par William Muirhead, gardien de port à Chatham, N.-B., pour l'année 1897.

1897.		$ c.
29 sept......	Navire *Austria,* Bathurst, N.-B......	20 00
2 oct	Goélette *Béatrice,* Chatham......	10 00
1er nov.....	Barge *Reinbrandt,* Terreneuve......	10 00
2 do	Barque *Angellano Castellano*	10 00
		50 00

PORT DE CHATHAM, N.-B., CANADA,
2 novembre 1867.

A la demande de L. Cacaca, patron de la barque italienne *Angellano Castellano*, de Naples, Italie, je, William Muirhead, gardien de port du port de Chatham, N.-B., accompagné de J. J. Brown, maître marinier, et de Dudley P. Walls, constructeur de navires, me suis transporté à bord de la dite barque dans le but d'inspecter le dit navire et sa cargaison.

Nous avons trouvé les écoutilles et les toiles goudronnées de la dite barque parfaitement sèches et les écoutilles bien calfeutrées.

En enlevant les écoutilles nous avons trouvé la partie de la cargaison de soufre qui était visible en bonne condition.

En sondant les pompes, nous avons constaté une profondeur de 15 pouces d'eau dans la sentine, et au bout d'une demi-heure nous avons constaté qu'il n'y avait pas d'augmentation. Le seul dommage visible à la coque était que la lisse et les étançons de tribord avaient été forcés.

Le capitaine Cacaca rapporte qu'il a été obligé, pendant une tempête, de couper ses deux huniers fixes. Le petit mât de hune a été étayé et plusieurs espars de rechange ont été fournis.

WILLIAM MUIRHEAD,
Gardien de port.

J. J. BROWN,
Maître marinier.

DUDLEY P. WALLS,
Constructeur de navires.

Droits, $10.

PORT DE CHATHAM, N.-B.,
CANADA, 1er novembre 1897.

A la demande du capitaine E. Hall, de la barge à charbon *Rembrandt*, de Saint-Jean, Terreneuve, 1,421 tonneaux enregistrés, je, William Muirhead, gardien de port du port de Chatham, N.-B., et le capitaine J. J. Brown, inspecteur des registres, nous nous sommes transportés à bord de la dite barge, laquelle avait touché sur le récif Escuminac, à l'entrée de la rivière Miramichi. En examinant la barge, nous n'avons constaté aucun indice de voies d'eau, ni rien sur les lisses ou les ponts qui ait été forcé ou dérangé. Nous avons sondé les pompes et nous n'avons trouvé que 9 pouces d'eau dans la sentine. En conséquence, nous considérons le navire comme étant propre à tenir la mer et à se rendre à Louisbourg, Cap-Breton, son port de destination.

WILLIAM MUIRHEAD,
Gardien de port.

Droits, $10.

PORT DE CHATHAM, N.-B.,
CANADA, 21 octobre 1897.

A la demande du capitaine Sangster, patron de la goélette *Beatrice*, de Halifax, N.-E., je, William Muirhead, gardien de port du port de Chatham, N.-B., le capitaine J. J. Brown, maître marinier, et Dudley P. Walls, constructeur de navire, nous nous sommes rendus à bord du remorqueur *Mascot* à l'île du Portage, à l'embouchure de la rivière Miramichi, dans le but d'inspecter la goélette *Beatrice* de Halifax, N.-E., le dit navire étant maintenant échoué sur la dite île avec sa cargaison de morue. En arrivant à bord de la goélette, nous l'avons trouvée remplie d'eau, la marée affluant dans sa cale et refluant en dehors. Nous avons aussi trouvé son étambot forcé en dehors des bouts des madriers, son gouvernail endommagé, les coutures du pont, les agrès des mâts et la couverture du rouf hors de position. Après avoir considéré la situation du dit navire, l'état de la carène, etc., l'âge du navire, nous, les inspecteurs soussignés recommandons qu'il soit vendu dans l'état où il se trouve près de l'île au Portage, dans la rivière Miramichi, pour le bénéfice des propriétaires, assureurs et autres ayants droit.

WILLIAM MUIRHEAD,
Gardien de port.

J. J. BROWN,
Maître marinier.

DUDLEY P. WALLS,
Constructeur de navires.

Droits, $10.

ANNEXE N° 39.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À L'ILE DU PRINCE-EDOUARD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
ILE DU PRINCE-EDOUARD, 31 décembre 1897.

A l'honorable L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel des affaires de mon bureau durant la dernière saison.

Je suis heureux de faire rapport qu'il n'y a eu aucune perte de navires chargés de grain à destination des ports étrangers durant cette saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. P. WELSH,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port, pour l'année terminée le 31 décembre 1897.

Date	Recettes.	Montant.	Date.	Dépenses.	Montant.
1897		$ c.	1897.		$ c.
	Droits perçus sur bâtiments chargés de grain..........	255 00		Dépenses de bureau	8 50
	Marchandises avariées........	4 86		Commission aux aides........	64 00
	Inspection d'écoutilles..	3 00		Balance	220 36
	Autres inspections.	30 00			
		292 86			292 86

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

H. P. WELSH,
Gardien de port.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 31 décembre 1897.

ANNEXE N° 40.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SAINT-ANDRÉ, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

Date.	—	Montant.
1897.		$ c.
30 janv.	Inspection des écoutilles de la goélette *Grace*..	2 00
6 mars.....	do do do *Donald Cann*....	2 50
5 avril ...	do do do *Ellamore*	2 00
6 do ...	do do de la petite barque *Robert Ewing*....	2 50
13 do ...	do de la cargaison et bagage, goélette *Velma*.. ..	4 50
— mai......	do du bateau-pilote n° 1	1 00
		14 50

JOHN WREN,
Gardien de port.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 4 janvier 1898.

Attesté à Saint-André, comté de Charlotte, N.-B., devant le soussigné.

JOHN S. MAYNE, *J.P.*

ANNEXE N° 41.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CAP-HOPEWELL, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

HOPEWELL, N.-B., 18 janvier 1898.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Veuillez trouver ci-inclus le compte rendu des affaires de mon bureau de gardien de port pour l'année 1897.

Goélette *Fraulien*, inspection et certificat	.....	$18 00
do *A. R. Keene*, do do	.....	13 00
		$31 00

A vous bien sincèrement,

H. J. BENNETT,
Gardien de port.

ANNEXE N° 42.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À SHÉDIAC (N.-E.), POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

SHÉDIAC (N.-B.), 8 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Les seuls sujets sur lesquels je dois faire rapport pour la saison qui vient de s'écouler et relativement auxquels les services du gardien de port ont été requis, sont les cas de la barque *Nebo* et de la barque *Posiden*, toutes deux de Norvège. Toutes deux étaient venues en collision avec des glaces au cours de leur traversée d'Europe à ce port.

J'ai fait l'inspection de chacune d'elles et j'ai recommandé des réparations qui ont été faites, après quoi les navires ont pris leurs chargements et sont repartis pour leurs destinations respectives.

J'ai l'honneur d'être,
A vous sincèrement,

CHARLES HARPER,
Gardien de port.

ÉTAT des droits perçus et dépensés par le gardien de port au port de Shédiac durant la saison de 1897.

RECETTES.

De la barque *Nebo*, total des droits	$21 00	
De la barque *Posiden* do	22 00	
		$43 00

DÉPENSES.

Payé 2 aides pour l'inspection de la *Nebo*	$10 00	
do do *Posiden*	10 00	
		20 00
Recettes nettes du bureau		$23 00

CHARLES HARPER,
Gardien de port.

SHÉDIAC, 8 janvier 1898.

ANNEXE N° 43.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À VICTORIA (C.-A.), POUR L'ANNEE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

VICTORIA, (C.-A.), 4 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel en ma qualité de gardien des ports de Victoria et Esquimalt (C.-A.), pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Montant d'honoraires reçus pour l'inspection des écoutilles de 30 navires	$ 150 00	
Honoraires reçus pour inspection des cargaisons et carènes	309 00	
		$459 00
Loyer et dépenses du bureau		50 00
Recettes nettes		$ 409 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS E. CLARK,
Gardien de port.

ANNEXE N° 44.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT, JETÉE WHITNEY, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

A l'honorable L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport des opérations de ce bureau pour l'année dernière.

Inspections faites sur neuf steamers et droits percus comme suit :—

Inspection de carènes, pour déterminer si elles étaient en état de tenir la mer	$72 00
Dépenses	20 00
Recetttes nettes	$52 00

Les services rendus ont été du genre ordinaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES CARLIN,
Gardien de port.

GARDIEN DE PORT—Inspection, 1897.

Date.	Numéro officiel.	Gréement.	Nom.	Patron.	Tonnage.	Port d'enregistrement.	Port d'expédition.	Port de destination.	Description de l'inspection.	Tirant d'eau. Avant		Tirant d'eau. Arriv.		Au-dessus de la ligne de flottaison.		Cargaison.
1897.										pd.	pc.	pd.	pc.	pd.	pc.	
31 mai.	1	SS...	"Forest Holme"....	Johnson........	1,540	Port-Marie.....	Québec........	Londres........	En état de tenir la mer.	20	9	21	8	8	7½	Madriers.
3 nov.	2	" ...	"Strathdee"......	Forsyth	1,709	Glasgow........	Montréal.......	Avonmouth.....	do ..	22	..	21	5	9	7	Grain.
13 do	3	" ...	"Tyr"...........	Hansen........	1,442	Norway........	Québec.........	Sharpness, près Bristol....	do ..	19	..	19	..	8	10	Madriers.
15 do	4	" ...	"Stalheim"........	Halt..........	1,355	Barigan........	Montréal.......	Londres.......	do ..	18	6	19	..	12	..	do
15 do	5	" ...	"Huelva"........	Towill..........	1,698	Londres........	Québec.........	Bristol.......	do ..	18	6	18	9	10	3	do
17 do	6	" ...	"Ailsa Craig".....	Robertson......	2,166	Glasgow........	Trois-Rivières, Q	Londres.......	do ..	22	..	22	5	7	9	do
21 do	7	" ...	"Rydal Holme"...	Brown..........	1,226	Port-Marie.....	Montréal......	do	do ..	19	5	19	5	9	5	do
27 do	8	" ...	"Loughrigg Holme"	Milligan........	1,316	do	do et Québec	Anvers........	do ..	19	5	19	10	9	5	do
30 do	9	" ...	"Turret Crown"...	Bruhn.........	1,142	Newcastle.....	Montréal.....	Londres.......	do ..	12	10	16	8	10	11	Grain.

ANNEXE N° 45.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT A NANAIMO ET DEPARTURE BAY, C.A., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

NANAIMO, C.A., 7 janvier 1898.

M. F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Nonobstant le nombre considérable de navires qui ont visité ces ports durant l'année dernière, les services du gardien de port n'ont pas été requis.

A vous, sincèrement,

HARRY COOPER,
Gardien de port.

ANNEXE N° 46.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À VANCOUVER POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1898.

VANCOUVER, C.A., 14 janvier 1898.

A l'honorable sir L. H. DAVIES, C.C.M.G.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel, en ma qualité de gardien de port du port de Vancouver, C.A., pour l'année expirée le 31 décembre 1897.

Montant des honoraires perçus pour inspection des écoutilles de 20 navires	$165 00
Honoraires perçus pour inspection de cargaisons, carènes, etc	103 00
	$268 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

MALCOLM McLEOD,
Gardien de port.

ANNEXE N° 47.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À PICTOU POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

PICTOU, 26 janvier 1898.

Une inspection de la goélette *Vivian*, de Lunenburg (N.-E.), pour valeur et moyenne, 30 novembre 1897.

Une inspection de la goélette *City of Lunenburg, N.-E.*, pour réparations et estimation pour moyenne, etc.

Montant des recettes pour 1897	$26 00
Frais de bureau, etc	17 00
Montant pour 1897	$ 9 00

W. C. MUM,
Gardien de port.

ANNEXE No 48.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT À BATHURST POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1897.

PORT DE BATHURST,
29 septembre 1897.

A la demande du capitaine Dexter, du navire anglais *Austria*, 1,773 tonneaux, enregistré au port de Windsor, Nouvelle-Ecosse, nous, les soussignés, William Muirhead, gardien de port de Chatham (N.-B.), James Godin, maître marinier, et Samuel White, constructeur de navires, nous sommes rendus à bord du dit navire pour en faire l'inspection.

Nous avons sondé les pompes et nous n'avons trouvé qu'environ un pouce d'eau dans la sentine.

Le dit navire est bien pourvu sous tous les rapports, dromo, gréement, voiles, etc.

Nous avons fait un examen complet et nous considérons le navire en état de tenir la mer et de toutes façons propre à continuer son voyage jusqu'à son port de destination.

WILLIAM MUIRHEAD,
Gardien de port.

JAMES GODIN,
Maître marinier.

SAMUEL WHITE,
Constructeur de navires.

ANNEXE N° 49.

Tableau des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer britanniques, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes et aux navires de mer canadiens, dans d'autres eaux, pour les douze mois expirés le 30 juin 1897.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Perte de vies.	Observations.
1896.		Ans								$
31 août.	Aureola	23	St-Jean, Terreneuve.	Brigantin, bois, à voile.	250	St-Jean, Terreneuve, à Sydney-Nord, Terre.	Port de Sydney, N.-E.	Echoué	....	Perte totale, 12,000
29 do	Abbie M. Deering	....	Américain	Goélette, bois, à voile.	96	Gloucester, Mass., à Souris, I.P.-E., pêche.	7 milles N.E. d'East Point, I.P.-E.	Collision avec un autre navire.	....	do 350
8 juillet	Assyria	9	St-Jean, N.-B.	Brigant., bois, à voile.	1098	En chargeant à Pensacola, Buénos-Ayres.	Dans le havre	Echoué pendant une bourrasque.	....	do 1,200
3 sept..	Anita	14	do ..	Goélette, bois, à voile.	115	St-Jean, N.-B. à New-York.	56 milles S.S.E. du Cap Elizabeth.	Voie d'eau déclarée durant un gros temps.	....	Perte partielle, inconnue.
7 oct..	Ariadne	26	Christiana	Brigant., bois, à voile.	782	Greenock, Ecosse, à la Baie Verte, N.-B.	Green Cove, près de Tignish, N.-E.	Accident causé par une forte bourrasque.	....	Perte totale.
10 sept..	Avalon	8	Windsor, N.-E	Goélette, bois, à voile.	121	St-Jean, N.-B., à Sydney, C.-B.	Ile Verte, île du Cap-Sable, N.-E.	Echouée	....	do 3,500
— juillet	Artemus Terrill..	....	Américain	do ..	.....	Boston à la Baie Marguerite, N.-E. et N.-Y	Au large de Sambro, N.-E.	Le navire a fait eau......	....	do 405
25 août.	Acadian	24½	Montréal, Qué.	Goélette, fer, à voile.	931	Au quai à Montréal, Qué.	Quai de la Pte du Moulin-à-Vent, Montréal.	Feu	....	Perte partielle, 500
12 oct..	Atwood	1	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voile.	93	Parrsboro', N.-E., à Portland, Maine.	Atlantique Nord	....	....	do 75
19 août..	Argenta	6	do .	Brigant., bois, à voile.	588	Groënland à Parrsboro', N.-E.	Océan Arctique	Broyé par les glaces......	....	Perte totale, 30,000 Cargaison, 24,000
23 nov..	Atwood	20	do ..	Goélette, bois, à voile.	93	Lower Cove à Boston.	Bakers Island Bar, côte américaine.	Erreur du second........	....	Perte totale, 2,000 Cargaison, 1,150
16 déc..	Annie Ray	13	Guysboro', N.-E.	do ..	90·33	Sydney-Nord, C.-B., à Halifax, N.-E.	Près de Black Lodge, Country Har., N.-E.	Echouée	...	Perte totale, 1,500 Cargaison, 307
28 déc..	Addie	20	Halifax, N.-E.	do ..	16	Halifax à Terreneuve.	Baie de l'Ardoise	Coulée bas	....	Perte totale, 200
3 sept..	Anita	14	St-Jean, N.-B.	do ..	115	St-Jean, N.-B., à New-York, E.-U. d'A.	Baie de Portland, Maine	Vent fort et mer houleuse.	...	Perte partielle, 800
23 do ..	Alert	6	do ..	Brigant., bois, à voile.	531	Cap Tourmente, N.-B., à Southport, Ang.	Southport, Ang.......	Navire abordé lorsqu'il était à l'ancre.	....	do 625

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.	
1897.		Ans									$
22 janv.	Austria	12	Windsor, N.-E.	Navire, bois, à voile.	1772	Greenock à Pensacola et Devonport.		Navire échoué sur la barre de Pensacola.	....	Perte totale.	
25 janv.	Alina	3	Shelburne, N.-E.	Goélette, bois, à voile.	96	Turks Island à Liverpool, N.-E.	Atlantique Nord	Voie d'eau	....	do	
1896.											
2 oct.	Azof	36	Charlottet'wn, I.P.-E.	Goélette, bois, à voile.	38	Bouctouche à Alberton.	Côté nord de l'Ile du P.-E.	Echouée	....	Perte totale,	450
1897.											
Avril	Assaye	....	Londres, Ang.	Goélette	6	Liverpool à St-Jean, N.-B.	Rocher Blond, côté nord de l'île a. Phoques, NE	Echouée	....	do	
....	Addie	20	Halifax, N.-E.	Goélette, bois, à voile.	16	Halifax à Terreneuve.	Baie de l'Ardoise, N.-E.	Coulée bas	....	do	200
21 avril.	Altona	6½	Windsor, N.-E	Barque, bois, à voile.	491	Trinidad à New-York.	Atlantique Nord	Accident causé par une forte bourrasque.	....	Perte partielle,	500
1896.											
9 août.	Bolivia	15	Liverpool	Brigant., acier, à voile.	879	Royal Roads à Vancouver, C.-A.	Active Pass, C.-A.	Echoué; le nav. a touché d. récifs pend. qu'il se fais. remorq. à trav. la passe.	....	do	
21 août.	Brookside	37	Sunderland	F. et A., acier, à vapeur.	1,702	Shields à Québec et Londres.	Près du ph. flot. de Traverse, fleuve St-Laur.	Accident causé par la brume.	....	do	
10 août.	Bengore Head	12	Belfast	Goélette, fer, à vapeur.	1,619	Montréal, Qué., à Dublin.	Havre de Québec	Echouée pendant le chargement.	....	do	
3 sept.	Bessie	7	Yarmouth, N.-E.	Goélette, bois, à voile.	195	Louisbourg à Yarmouth	Au large de Whitehead, N.-E.	Le nav. a perdu son hunier et a subi d'autres avaries	....	do	200
10 oct.	Britannia	2	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voile.	59	Bridgewater à Pictou, N.-E.	Récif de l'île Madame, C.-B., N.-E.	Echouée	....	do Cargaison,	100 100
20 sept.	Biance	9	Windsor, N.-E	Goélette, bois, à voile.	179	New-York à Ste-Croix et New-York.	Océan Atlantique	Accident causé par une bourrasque de vent.	....	Perte partielle,	200
2 nov.	Bessie E. Crane.	11	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voile.	184	Porto-Rico à Ragged Island.	Ragged Island, Bahamas.	Echouée	....	Perte totale,	4,000
1897.											
2 janv.	Bertha Gray	8	Yarmouth, N.-E.	Brigant., bois, à voile.	320	Natal au brise-lames de Delaware.	Côte américaine	Gros temps, cause de l'accident.	....	Perte partielle.	

4 jan.	Bonavista	12	Montréal, Qué.	Goélette, bois, à vapeur.	837	Louisbourg, C.-B., à Boston, E.-U., A.	Récif dans le havre de Boston.	A frappé le récif dans un épais brouillard.	....	do	14,000
29 avril.	Bertha H.	7	Windsor, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	124	L'île du Turc, aux Antilles.	Antilles	A frappé le récif	....	Perte totale, Cargaison,	5,000 400
1896.											
23 déc.	B. C. Borden	2	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	385	Windsor, N.-E., à New-York.	Côte du Maine.	Echouée.	....	Perte part.	1,000
15 août.	Canopas	11	Gloucester, Mass.	Goélette, bois, à voiles.	68	Gloucester, Mass., à Souris, I. P.-E., pêche	Ile aux Oies et îles de la Madeleine, golfe St-Laurent.	Echouée, fort courant.	....	Perte part.	700
— sept.	Comox	6	Vancouver, C.-B.	Corvette, fer, à vapeur.	60·16	Vancouver au Port Neville.	Entrée de l'anse Burrard, C.-B.	do	....	do	250
22 do	City of Nanaimo.	5	Victoria, C.-B.	Corvette, bois, à vapeur.	761	Vancouver, Nanaïmo, Vancouver.	Anse Burrard, C.-B.	do	....	do	200
25 oct.	Crosinie	...	Français	Brigantin, bois, à voiles.	98	Saint-Pierre à Sydney-Nord.	Quai à Sydney-Nord, N.-E.	Abordé et avarié par un autre navire.	....	do	2,400
18 sept.	Chieftain	6	Victoria, C.-B.	Remorqueur, bois, à vap.	65	Rivière Skeena au Port-Simpson.	Côte de la Colombie-Britannique.	Echoué.	....	do	3,000
11 août	Culdoon	11	St-Jean, N.-B.	Brigantin, bois, à voiles.	372	Zanzibar à New-York.	Atlantique-Sud.	....	....	do	2,000
21 sept.	Calcium	neuf	Parrsboro', N.-E.	Barque, bois, à voiles.	687	Parrsboro' à Greenland.	Au large du Groënland, Atlantique-Nord.	Assaillie par une bourrasque.	....	do	125
3 do	Calcium	neuf	do	do	687	do	Au large de Groënland.	....	....	do	130
6 déc.	Carrick	19	St-Jean, N.-B.	Brigantin, bois, à voiles.	291	Dandalk à Cardiff.	Canal de Bristol, Ang.	Echoué	....	Perte totale.	500
Pr'tmps	C. Dussault	...	Québec.	....	...	....	....	Navire brisé par la glace.	....	Perte part.	
28 janv.	Clio	13	Lunenburg, N.-E.	Brick, bois, à voiles.	168	Lunenburg, N.-E., à L'île Turc et Lunenburg.	Atlantique-Nord.	....	....		
1897.											
9 mars.	Coquitlan	5	Vancouver, C.-B.	Corvette, acier, à vapeur.	256	Vancouver.	Côte de la Colombie-Britannique.	Echouée	...	do	3,000
1896.											
25 juil.	Caldera	12	Pictou, N.-E.	Navire, bois, à voiles.	1,575	Londres à Sydney, C.-B., N.-E.	Six milles à l'est du phare d'Eddystone.	Gros temps.	...	do	
11 sept.	Donald Cann	8	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	99	New-York à Shelburne, N.-E.	Vineyard Haven, E.-U.	Collision	....	do	240
1897.											
17 mai.	Doris	9	Lunenburg, N.-E.	Barque, bois, à voiles.	187·35	Lunenburg, N.-E., aux Bahamas et Lunenburg.	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	Echouée	....	Perte totale, Cargaison,	6,000 550
1896.											
2 mai.	Ellen A. Reid	11	Yarmouth, N.-E.	Navire, bois, à voiles.	1,750	Yarmouth, N.-E., à Newcastle et Manille	250 milles au N.-E. de Sydney.	Partiellement brûlé	....	Perte part.	
24 oct.	Eva Stewart	15	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	98	Parrsboro' à Yarmouth.	Au large de Digby, N.-E.	Avariée dans une bourrasque.	...	do	200
6 juin.	Marie Emma	13	Windsor, N.-E.	do	.....	Newcastle (Nouv. Gal. du Sud) à Manille.	Pacifique-Occidental	En feu et abandonnée	....	Perte totale,	14,500

Tableau des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.	$
1896.		Ans									
26 oct.	Elma D.	6	Yarmouth, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	68	Météghan à Boston, E.-U. A.	Atlantique-Nord	Echouée	....	Perte totale, Cargaison,	1,000 100
1897.											
4 mars.	Emma L. Shaw	23	Windsor, N.-E.	Brigantin, bois, à voiles.	567	L'île du Turc à Philadelphie.	Station de Green Run.	do	....	Perte totale,	3,000
14 mai	Emma B.	14	Barrington, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	94	Boston à New-Glasgow.	Près du phare de l'Ile aux Œufs.	Coulée bas	....	do	1,600
2 mai	Ethel Granville	16	Parrsboro', N.-E.	do	99	St-Jean, N.-B., à Middleton, Conn.	14 milles à l'est du phare flottant Pollock, Atlantique-Nord.	Brouillard	...	do Cargaison,	2,500 50
28 juil.	Energy	8	Parrsboro', N.-E.	do	98	Saint-Jean à New-York	Havre de New-York, E.-U. A.	Feu	....	Perte totale,	3,000
23 mai	E. H. Foster	15	St-Jean, N.-B.	do	124	St-Jean, N.-B., à Providence, R.-I.	Côte américaine.	Echouée	....	Perte part.	300
9 sept.	Fanny Young	16	Port-Hawkesbury, N.-E.	do	85	Boston à Halifax et Port-Hawkesbury.	Havre Isaac, N.-E.	do	....	do	150
31 mai	Florence	....	Sydney, C.-B., N.-E.	do	17·04	Baie-Bonne à Saint-Jean, Terreneuve.	Un mille à l'est du cap Ray, Terreneuve.	Chaînes brisées	....	Perte totale,	600
19 août.	Fairy	15	Québec	Remorqueur, bois, à vap.	9	Saint-Thomas, Qué.	Saint-Thomas, Qué.	Brûlé au quai.	...	do	
5 mai	Frank and Iva	1	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	98	Shulee, N.-E., à Bridgeport, Conn.	Près du phare Highland au large du cap Cod.	Avariée par une collision, une voie d'eau s'est décl.	....	Perte part.	2,500
23 sept.	F. W. Homans	26	Gloucester, Mass.	do	63	Gloucester à la Baie Plaisante.	Entrée sud du havre d'Amherst, îles de la Madeleine.	Echouée	....	do	800
8 juin.	Flora P. Stafford	....	Windsor, N.-E.	Navire	.....	Newcastle, N.-E. O., à Manille.	.....	.....	4	Perte totale.	
— déc.	Fraulien	7	Moncton, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	149	Elizabethport à New-Jersey, E.-U., et Yarmouth, N.-E.	Côte américaine, Atlantique-Nord.	Grosse tempête.	....	Perte part.	1,200

1er août	Grace Rice....	13	Weymouth, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	145	Providence, R.I., à Weymouth, N.-E., et Boston, Mass.	Côté est du havre de Port-Hood, N.-E.	Echouée, changement subit du vent.	Partielle, Cargaison,	700 40
21 mai	Glenlivet..	13	Leith.........	Goélette, fer, à vapeur.	1,008	Tyne, Sydney-Nord à Montréal.	Près du phare de l'île au Héron, fl've St-Laur.	Echoué, faute du pilote.	Perte partielle.	
2 août	Gulnare.........	...	Sydney, N.-E.	Steamer......	120	Sydney-Nord à Halifax.	Pointe-Blanche, N.-E.	On suppose que la boussole était en mauvais état	Perte totale,	7,500
21 juil.	Greta. ...	7	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	123	Saint-Jean à Vineyard-Haven.	Près du phare Nausset, Cape-Cod.	Abordée par un autre navire.	Perte partielle	1,600
19 sept.	G. H. Perry.....	5	Yarmouth, N.-E.	do ..	99	Boston à Saint-Jean...	Cap-Anne, ouest 5 mill., Atlantique.	....	do	700
13 oct.	Garfield White..	....	Parrsboro', N.-E.	do ..	99	Rivière aux Pommes à Vineyard-Haven.	Au large du roch. de Md-Désert, côte améric.	Avariée d. une bourrasque	do	100
31 nov.	Glydax R....	....	Digby, N.-E..	do	.....	Tiverton à Saint-Jean, N.-B.	Baie-Mason, N.B...	Echouée.....	Perte totale.	400
8 déc.	Georgie Harold..	12	Charlottetown I.P.-E.	do ..	93	Charlottetown à Saint-Pierre Miquelon.	8 milles à l'ouest de Miquelon.	Voie d'eau declarée.......	do	
6 déc.	George et Everett	6	St-Jean, N.B.	do ..	87	Shulee, Saint-Jean, à Salem, Mass.	Seele Harbour, Maine, E.U. d'A.	Echouée...	do	3,000
14 déc.	Genesta.	18	St-Jean, Terr.	do ..	79	Alberton, I.P.-E., à St-Jean, Terreneuve.	Grand-Etang, comté d'Inverness, N.-E.	do	do	1,600
24 oct. 1897.	G. S. Penry.	20	Belfast.......	Barque, bois, à voiles.	690	....	Cap Nord, I.P.-E....	....	Cargaison, Perte partielle	900 2,500
24 juill. 1896.	Genesta	7	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	99·09	La Have, St-Jean, à La Have.	Grands-Bancs, Terr. ..	Abordée par un autre navire.	Perte totale, Cargaison,	3,000 3,000
16 nov.	Gleaner.	17	Parrsboro', N.-E.	do .	96	Parrsboro' à St-Jean ..	Baie Cumberland, N.-E	Avariée durant une bourrasque.	Perte partielle,	200
14 nov.	Glooscap.	6	do	Navire, bois, à voiles.	1721	Iloilo à Halifax.. ...	Atlantique-Nord ..	Echoué, par une mer houleuse.	do	4,000
30 sept. 1897.	Glenora.	7	Windsor, N.-E	Barque, bois, à voiles.	801	Ile du Turc à New-York.	Inconnu.............	Pas de nouvelles du navire depuis son départ.	Perte totale,	1,500
— mars.	Glenora.........	17	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	99	Rivière au Saumon à Salem, Mass.	Barre de la rivière au Saumon, N.-B.	Echouée....	Perte partielle, Cargaison,	100 40
9 mars 1896.	Gypsum Empress	4	Windsor, N.-E	do ..	......	St-Jean, N.-B., à New-York.	Côte américaine, Atlantique-Nord.	Avariée durant une forte bourrasque.	Perte partielle,	150
19 août	Herold....	12	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	86	Parrsboro', N.-E., à Pointe Lépreux, N.-B	A ½ m. E.S.E. du phare de la Pointe-Lépreux	Jetée sur les rochers par le vent.	Perte totale, Cargaison,	1,600 400
2 mai.	Highland ..	13	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	1,234	St-Jean, N.-B., havre; prêt à partir.	Havre de Saint-Jean..	Feu	Perte partielle	1,500
3 oct.	Hungarian.....	15	Newcastle, An.	Goélette, fer, à vapeur.	1,008	Sorel, Qué., à Sydney-Nord.	Golfe Saint-Laurent...	Naufrage causé par une forte mer qui a fait crever les tuyaux à vapeur.	do	300
1er sept.	Hamburg ..	10	Windsor, N.-E	Barque, bois, à voiles.	1,649	Cardiff à Dundee.....	Hauts-fonds de Caucus, Golfe du Mexique.	Echouée	do	2,500
5 juill.	Hesper...	6	Hartlepool-Ouest, Ang.	Goélette, acier, à vapeur.	1,766	Las Palmas à St-Jean, N.-B.	Ile au Bélier, au large de Lockeport, N.-E.	do	Pert. totale.	125,000

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1896.		ans.								$
10 sept.	Hattie Louise . .	. . . .	Charlottet'wn, I.P.-E.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	Soupçonné d'avoir été abandonné en mer.		
14 oct.	H. L. Sangster . .	20	Charlottet'wn, I. P.-E.	Goélette, bois, à voiles.	74	Gaspé à Charlottetown.	Sur la barre de l'île aux Bluets, Miramichi, N.-B.	. . . .	. . . .	Perte partielle, 400 Cargaison, 800
15 nov.	Harry.	4	Parrsboro,' N.-E.	do . .	422	Hillsboro' à New-York.	Hauts-fonds de Nantucket, côte améric.	Echouée ; gros vent.	. . . .	Perte partielle 1,200
27 déc.	Harry.	4	Parrsboro,' N.-E.	do . .	422	New-York à Yarmouth.	25 milles à l'est du Cap Cod, côte américaine.	Avariée d. une bourrasque	. . . .	do 1,000
1897.										
28 janv.	Harry L. Belden.	7	Boston, E.-U. d'A.	do . .	117	Boston ; pêche.	Entrée du port de Yarmouth, N.-E.	. . . .	. . . .	do 500 Cargaison, 100
1er janv.	Harvest Home. . .	36	Charlottet'wn, I.P.-E.	do . .	29	Souris à Halifax, N.-E.	Havre Isaac, N.-E. . . .	Frappé un récif.	. . . .	Perte totale, 500
1896.										
22 déc.	Hattie C.	13	St-Jean, N.-B.	do . .	. . . . .	Moncton, N.-B., à Yarmouth, N.-E.	Dipper Harbour Ledges, N.-B.	Echouée	. . . .	Perte partielle, 150
1897.										
6 mars.	Harry Morris. . . .	14	do . .	do . .	98	Quaco, N.-B., à Saint-Jean, N.-B.	Wallace Beach, comté St-Jean, N.-B.	do	. . . .	do 600 Cargaison, 100
2 juill.	Hungarian.	13	Norvège	Goélette, fer, à vapeur.	1,612	. . . .	Baie de Gaspé, Cap Nord, C.-B., N.-E.	Fort courant et déviation de la boussole.	. . . .	Perte totale.
1896.										
15 nov.	H. M. Stanley. . .	6	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	98	Boston à St-Jean.	Seguin, Me., océan Atlantique.	Assaillie par une bourrasque.	. . . .	Perte part., 1,000
26 juill.	Iona	3½	Dundee.	Goélette, fer, à vapeur.	2085	Newcastle, N.-B., Montréal, Londres.	Entre Québec et Montréal.	Echouée.	. . . .	
23 sept.	Isabella Balcom .	15	Parrsboro', N.-E.	Bgtn., bois, à voiles.	270	New-York à Cuba.	Océan Atlantique. . . .	Abandonné en mer	. . . .	Perte totale, 600 Cargaison, 10,000
16 oct.	Irene	10	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	90	Wolf Brook, co'té d'Albert, N.-B., à St-Jean	Plage à Wolf Brook. . .	Echouée.	. . . .	Perte partielle, 500

1897.											
25 avril.	Irene	14	Arichat, N.-E.	do	12	Petit de Grat	Cap-Rouge, N. E	Echouée		Perte totale,	125
1896.											
15 oct.	Iona	10	Sackville, N.-B	do	90	Riv. aux Pommes, N-E. à New-Haven, E.-U.	Côte américaine	Coulée bas dans une bourrasque.	5	do Cargaison,	3,200 1,085
24 juil.	James Fornham	6	Yarmouth, N.-E.	do	31	Météghan, N.-E., à Rivière au Saumon, N-E.	Barre des baies Météghan, St-Marie, N.-E.			Perte partielle,	360
6 sept.	J. W. Durant	6	Parrsboro', N.-E.	do	124	Cheverie, N.-E., Parrsboro', N.-E., Boston, Mass.	Baie Boston, E.-U	Assaillie par une bourrasque.		do	600
1897.											
27 janv.	Josie	....	Weymouth, N.-E.	do	140	Anse Belliveau à Trinidad.	Atlantique-Nord	Avariée par le gros temps		do	1,000
1896.											
16 déc.	Jessamine	1	Liverpool, N.-E.	do	69	Boston, Shelburne, La Have.	Todd's Point, Lockeport, N. E.	Echouée		Perte totale,	3,000
1897.											
9 mars.	J. D. Everett	8	Windsor, N.-E	Navire, bois, à voiles.	1957	Barry à Montevideo	En mer	Mauvais temps		Perte partielle,	800
1er déc.	Juno	15	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	92	Saint-Martin, N.-B., à Boston, Mass.	The Keysport Clide, Maine, E.-U.	Echouée		do	400
1896.											
7 oct.	Keewaydin	7	Parrsboro', N.-E.	do	......	Hillsboro à Boston	Ile au Canard, Grand Manan, B. de Fundy.	Echouée		do	1,000
9 sept.	Kilverdale	15	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	1132	Pascagoula à Rio-Janeiro.	Océan Atlantique	Avariée en mer		do Cargaison,	500 500
....	Keziah	13	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	136	Lunenburg à Halifax	Port de Glasgow	Feu		Perte totale, Cargaison,	3,000 400
1897.											
26 janv.	Katie	12	Victoria, C.-A	Chalan, bois	31	Victoria, C.-A., à Mill Bay, C.-A.	Jeté à la plage			Perte partielle,	50
4 mars.	Karoo	13	Windsor, N.-E	....	1938	Cardiff au Japon	Ile Sorlingues	Avarie causée par le mauvais temps.		do	2,500
1896.											
28 août.	Little Dorrit	2	Barrington	Goélette, bois, à voiles.	64	Barrington à Halifax, (pêche).	Anse au Docteur, Barrington, N.-E.	Brûlée		Perte totale,	4,000
6 août.	Laurentides	6 7	Québec	do	55	Québec à Ste-Anne des Monts, Qué.	2 milles en aval du banc Beaugin, fleuve St-L.	Coulée bas par un autre navire.		Perte partielle. Cargaison,	 40
24 oct.	Lynx	13	St-Jean, N.-B.	do	124	Rivière Hébert à Vineyard Haven.	Havre de St-Jean, N.-B	Echouée		Perte totale, Cargaison,	2,100 150
8 nov.	Linita	..	Greenock	Barque, acier, à voiles.	525	Cardiff à Portland, Or.	Côte américaine	do		Perte part.	10,000
24 juil.	Laura	....	Hawkesbury, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	27	Pointe du Chêne, N.-B., à Margaree, N.-E.	Havre de Margaree, N.-E.	do		do	
1897.											
3 mars.	Larnica	19	Windsor, N.-E	do	1403'10	Manille à New-York	Atlantique-Nord	do		do	100
10 avril.	Louil	8	Yarmouth, N.-E.	Brick, bois, à voiles.	186'65	Yarmouth à San-Domingue, et N.-Y.	do	Avarié dans une bourrasque.		do	1,500

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1897.		ans.								$
22 mars.	L. G. Crosby	6	Yarmouth, N.-E.	Brigant., bois, à voiles.	298·49	Macovis à New-York	Atlantique-Nord	Avarié dans une bourrasque.	....	Perte partielle, 300
....	Manzenilla	18	Parrsboro, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	87	St-Jean à Boston	Entre 2 récifs, côte américaine.	Echouée	....	Perte totale, 500
1896.										
9 sept.	Margaret E. Dean	6	do	Brigant., bois, à voiles.	299	New-York au Brésil	....	....	....	do 16,000 Cargaison, 15,000
6 nov.	Mabel Howard	14	Halifax, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	119	St-Etienne, N.-B., à Parrsboro, N.-E.	Havre de St-André, N.-B.	Forte tempête	....	Perte partielle, 300
9 nov.	Marie Emma	31	St-Jean, Terreneuve.	do	35	Charlottetown à Sydney-Nord.	Port-Hastings, détroit de Canso, N.-E.	Echouée	....	do 150
1897.										
26 janv	Magnolia	....	Sydney, N.-E.	Bois, vapeur.	260	Quai de Sydney	Sydney, N.-E.	Feu	....	Perte totale, 5,000
5 janv.	M. L. Bonnell	7	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	297	New-York à la Nouvelle-Zélande.	....	do	....	do 10,000 Cargaison, 15,000
14 janv.	Molega	8	Lunenburg, N.-E.	do	124·22	Bridgewater aux Barbades.	Antilles	Mer houleuse	....	Perte totale.
23 janv.	Moss Rose	4	do	do	148·93	New-York à Aracaju	Gulf Stream	Avariée dans une bourrasque.	....	Perte part. 2,500
23 avril.	Maud S.	11	Victoria, C.-A	Goélette, bois, à voiles.	97	Victoria (chasse aux phoques).	East Point, détroit de la Reine-Charlot., C.-A	Naufragée	....	Perte totale.
5 fév.	Mark Curry	7	Windsor, N.-E	Barque, bois, à voiles.	1256	Newcastle, N.-G.-S.	Havre d'Iloilo	Feu	....	Perte totale, 20,000
4 avril.	Minnie G. Whitney.	13	do	do	20	Darien, Newport, Ang.	Barre de Sapelo, Darion, E.-U. d'A.	A frappé la barre	....	Perte totale, 12,000
....	Mary Eleanor	23	Halifax, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	98	Mahone à Arichat et Boston.	Environ 10 milles au sud de Whitehead, N.-E.	Voie d'eau déclarée	...	Perte partielle, 300
— juin.	Mabel Howard	15	do	do	119	San-Domingue à New-York.	San-Domingue, Antilles.	do do	....	do
25 juin.	Myrtle M.	6	Parrsboro, N-E	do	121·37	....	Océan Indien	Manque de lest	...	do

1896.									
15 sept..	Nicanor	7	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	79	Lunenburg, N.-E.	Cap Porc-Epic, détroit de Canso, N.-E.	....	Perte partielle, 200
12 août.	Neptune	neuf	Newcastle-on-Tyne.	Goélette, acier, à vapeur.	2178	Newcastle à Québec et Londres.	Fleuve St-Laurent	Collision avec un autre navire.	do
....	New City	19	St-Jean, N.-B.	Vapeur, bois.	53	Bennett's Creek à Hopewell, comté d'Albert, N.-B.	Bennett's Creek	Echoué	Perte totale, 1,400
1897.									
– mai.	N. Yanza	8	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	122	Lunenburg (pêche)	....	Coulée bas	do
1896.									
31 juil..	Orinoco		St-Jean, N.-B.	do	298	Chatham à New-York	Près de l'entrée du détroit de Canso.	Echouée	Perte part. 4,000
3 oct..	Otto	7	Victoria, C.-A.	do	86	Victoria, C.-A., à Alton; Mer de Behring à Victoria, C.-A.	Blind Entrance, île de Vancouver, C.-A.	do	do 800
15 nov.	Osceola	7	Windsor, N.-E.	do	124	St-Jean à Halifax	Pointe au Sable, N.-E.	Jetée à la côte	Perte totale, 5,000 Cargaison, 1,500
1897.									
21 jan.	Ocean Traveller	19	Halifax, N.-E.	do	125	Annapolis à St-Jean, N.-B., et Barbades.	Baie de Fundy	Voie d'eau déclarée	Perte partielle, 500
1896.									
25 déc	Olio	16	St-Jean, N.-B.	do	105	St-Martin à Boston	Gale's Ledge, Salem, Mass.	....	do 550
1897.									
30 jan	Oh Kim Soon	5	Digby, N.-E.	Barque, bois, à voiles.	336	Iles Canaries à la Floride.	Floride	Avarie causée par un ouragan.	Perte totale, 15,000
14 août	Orion	13	Charlottetown I. P.-E.	Goélette, bois, à voiles.	78	Sydney à Charlottetown.	Près du Cap St George, N.-E.	do do	Perte partielle, 150
1896.									
21 juil	Prentice Boys	27	St-Jean, N.-B.	do	68	Annapolis, N.-E., à Rockland, Me.	Côte américaine	Avarie causée par un gros vent.	Perte totale, 500 Cargaison, 100
28 juil..	Prognessist	2	Londres	Goélette, acier, à vapeur.	3188	San-Francisco à Nanaïmo.	Entrée de la Baie du Départ, Golfe de Géorgie, C.-A.	....	Perte partielle.
30 août	Perfection	3	Parrsboro', N.-E.	Brigant'n, bois, à voiles.	509	Québec à Rio de Janeiro.	Navire incendié en mer.	On suppose que le feu a été mis.	Perte totale, 20,000
24 oct..	Petrel	29	Windsor, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	99	Harbourville, N.-E., à Boston, E.-U.	Port-Lorne, Baie de Fundy.	Navire faussé durant un gros temps.	Perte partielle, 100 Cargaison, 50
nov	Puritan	8	Américaine	do	614	San-Francisco à Port-Gamble.	Pointe Bonilla, C.-A.	Echouée	Perte totale, 45,000
8 nov..	Pilot	15	St-Jean, N.-B.	do	16	Round Hill, N.-E., à Moncton, N.-B.	Cropley Ledge, comté d'Annapolis, N.-E.	do	Perte totale, 400 Cargaison, 300
16 déc.	Phœnix	13	Parrsboro', N.-E.	do	396	New-York à Hillsboro, N.-B.	Au large de l'Ile Haute, N.-E., Baie de Fundy	Avarie dans une tempête.	Perte part. 1,200
12 oct..	Prince Victor	...	Christiania, Norvège.	Barque, bois, à voiles.	1134	Vancouver à Angleterre.	A 20 milles Cap Flattery, Océan Pacifique.	Voie d'eau	do 460
8 déc.	Pembina	14	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	...	Lunenburg à Aricebo, P.R.	Aricebo, Porto-Rico	Câble brisé par une grosse mer et une f. bourrasque.	Totale, 1,500

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1896.		Ans								$
21 nov.	Prudent	8	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	124	New-York à St-Jean, N.-B.	Baie de Courtney, St-Jean, N.-B.	Navire assalli p. une tempête de vent et de neige.	....	Perte partielle, 200
1897.										
25 mai.	Polar Star	...	Liverpool, N. E	do	75	Halifax à Sydney-Nord, Halifax.	Canal St-Pierre, N.-E.	Coulée bas	...	Perte totale.
1896.										
20 juin.	Reaburn	3	Richibouctou, N.-B.	do	74	Chatham à New-York.	Handkerchief Shoal, Vineyard Sound, E.-U.A.	.....	...	Perte partielle, 300 Cargaison, 125
23 déc.	R. C. Borden	2	Parrsboro, N.-E.	do	385	Windsor à New-York.	Côte du Maine	Echouée	....	Perte part. 1,000
1897.										
26 jan.	Ravola	4	Windsor, N.-E	do	130	St-Jean, N.-B., à Pensacola, Porto-Rico.	Récif de la Floride	Gros temps	....	Perte partielle.
8 déc.	Renfrew	36	Halifax, N.-E.	do	42	Halifax, Mahone, Orwell, I. P.-E.	Côté sud de l'entrée du port de Mahone.	Echouée	....	do 150
7 juil.	Rex	14	St-Jean, N.-B.	do	....	Quaco, St-Jean, N.-B.	Près du phare du Castor, St-Jean.	Collision	....	do 160
7 oct.	Susannah R.	14	Parrsboro, N.-E.	do	43	Wolfville, N.-E., Parrsboro.	Rivière Wolfville, N.-E	Echouée	...	do 100
23 mai.	Strathmuir	11	Maitland, N.-E.	Barque, bois, à voiles.	1178	Hull, New-York	Atlantique-Nord	Bourrasque	....	do 200
23 sept.	San Jose	45	Victoria, C.-A.	Goélette, bois, à voiles.	31	Victoria, C.-A., H. N. Unalaska, Vi. t., C.-A	Anse, Ile Akun, Alaska.	Echouée	...	Perte totale, 4,000
5 nov.	Storm King	11	Chatham, N.-B.	Goélette, bois, à vapeur.	73	Havre de St-Jean	Havre St-Jean	Collision	....	Perte partielle, 125
13 oct.	Salina	10	Québec	Barque, bois, à voiles.	926	Philadelphie au Groënland.	Océan Arctique	Navire frappé par un cyclone.	....	do 50

11 oct.	Sower	13	Parrsboro, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	124	Saint-Jean, N.-B., port américain.	Vineyard-Haven, côte américaine.	Echouée		Perte partiel. 2,500
17 sept.	Swallow	7	Arichat, N.-E.	do		Chéticamp, cabotage	Echouée à Pleasant-Bay, N.-E.	do		Perte totale, 1,500 Cargaison, 900
	Spinster	4		Goélette, bois, vapeur.	15	Victoria, C.-B., à Sooke, C.-B.	Sooke, C.-B.	do	1	Perte totale, 2,500
8 mai. 1897.	Samoa	8	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, à voiles.		Halifax, N.-E., à North Bay.	Sur le haut-fond du passage de l'Est, port de Head-Harbour, N.-E	do		Perte partiel., 250
7 mai.	Sierra		Parrsboro, N.-E.	do	124		Au large de Rover Shoal, N.-Y.	Coulée bas.		do 3,000
25 mars.	Sapphire	12	(Anglais)	do	109	Chasse au phoque	Océan Pacifique Nord	Feu		Perte totale, 10,000
9 mai.	Shanandoah	5	Annapolis, N.-E.	do	198.07	Ponce à New-York	A l'est de Sand-Point, Long-Island, E.-U. A.	Collision		Perte partiel. 500
2 mars.	St. Julien	17	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	1049	Buenos Ayres en France	Rade de Dunkerque, France.	Avarie causée par une forte bourrasque.		do 2,000
22 mai. 1896.	Three Sisters	25	Boston, E.-U.	Goélette, bois, à voiles.	287	En traversant la chute du port de St-Jean, N.-B.	Roche Fendue	Frappé la Roche Fendue.		Perte partiel., 500
16 déc.	Ulrica	4	Parrsboro, N.-E.	do	298	Hillsboro à Hoboken	Baie de Boston	Navire assailli par une tempête de neige.		Perte totale, 1,700
9 août.	Vancouver	12	Liverpool	4 mâts, fer, vapeur.	3,400	Liverpool à Québec	Fleuve St-Laurent	Collision.		Perte partielle.
2 sept. 1897.	Varuna	15	Liverpool, N.-E.	Bgtn., bois, à voiles.	195·12	New-York, Haïti, New-York.	Passage de l'île Croche, Bahamas.	Echoué		Perte totale, 5,000
19 janv.	Victoria	4	Victoria, C.-B.	Goélette, bois, à voiles.	40	Victoria, C.-B. (chasse au phoque).	Brown's-Point, Ile Vancouver, C.-B.	Avarie causée par une saute subite du vent.		do 3,000 Equipement, 2,500
23 fév.	Vancouver	9	do	Goélette, bois, vapeur,	49·96	Victoria à Comox	Oak-Bay, Vancouver, C.-B.	Le patron connaissait imparfaitement le chenal.		Perte partiel. 1,400
6 mai.	Victoria	12	St-Jean, Terreneuve.	Goélette, bois, à voiles.	64	Baie Fortune, Terren., à Souris, I.P.-E.	Port-Mulgrave, N.-B.	Voie d'eau.		do 150
7 juill.	Vera	7	St-Jean, N.-B.	do	99	Saint-Jean à Bristol, R. I.	Baie de Narraganset, E.-U.	Collision (brouillard).		Perte totale, 3,000
2 août.	William Geake	20		Barque, bois, à voiles.	277	Londres aux Barbades et Montréal.	Bull Head, îles de la Madeleine.	Echouée		do
4 août.	Warner Moore	13	Richmond, E.-U.	Goélette, bois, à voiles.	421	Hillsboro', N.-B., à Alexandria, Ve.	Roche Fendue, près de Musquash, St-J., N.-B	do		do 500
31 août.	Minnie Pierce		St-Jean, Terreneuve.	do	69	Sydney-Nord à Bridgeport, Conn.	Entrée du port d'Arichat, N.-E.	Frappé un rocher.		do 150 Cargaison, 100
sept.	Willapa			Goélette, bois, vapeur.	333·90	Seattle à Nanaïmo.	Governor-Rock, C.-B.	Echouée (brouillard).		Perte partiel., 300
10 oct.	Wellman Hall	4	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	136	Sydney, N.-E., à Chatham, N.-B.	Rocher de l'île Madame, C.-B.	do do		do 250

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires de mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1897.										
7 sept.	Walleda	4	Parrsboro' N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	249	Jeremic à Haïti et Boston.	En pleine mer	Navire assailli par un ouragan.	...	Perte part., 1,000
23 oct.	William C. Allan	13	Yarmouth, N.-E.	do	12	Météghan au Cap Ste-Marie.	Grande Anse, Digby, N.-E.	Coulée bas	....	Perte totale, 450
15 nov.	Wandrian	13	Parrsboro', N.-E.	do	310	Shulee, N.-E., à New-York.	Vineyard-Haven, côte américaine.	Navire mal accoré.	...	Perte partiel., 147
18 do	Waterside	....	St-Jean, N.-B.	do	161	Louisbourg, C.-B., à Halifax, N.-E.	Grass-Island Point	Echouée	..	Partielle.
2 mars. 1896.	W. E. Vroom	7	do	Bois, vapeur	7	Amarré au quai Dunn, Grande Baie, comté de King, N.-B.	Quai Dunn, Grande Baie.	Feu	....	Perte partielle.
30 déc. 1897.	Warwick	14	Glasgow	Goélette, acier, vapeur.	1594	Glasgow à Saint-Jean, N.-B.	Au large de Grand-Mannan, N.-B.	Echouée	....	Perte totale, 55,000
12 janv.	W. H. Smith	6	Anglais	Goélette, bois, à voiles.	43	Liverpool à St-Pierre	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	do	....	do 2,000
9 do	Waterside	7	St-Jean, N.-B.	do	161	Port-Medway aux Barbades.	Atlantique	Avarie causée par un ouragan.	....	Totale, 6,000 Cargaison, 1,686
19 févr.	Westmorland	4	Dorchester, N.-B.	Barque, bois, à voiles.	697	Saint-Jean à Cork.	Atlantique-Nord	Avarie causée par une grosse mer.	....	Perte partielle, 150
19 mars.	Willapa	12	Port-Townsend, E.-U.A	Goélette, bois, à voiles.	250	Seattle à Nanaïmo et Mary-Island.	Côte de la Colombie-Britannique.	Echouée	....	Perte totale, 30,000
31 mai.	Walter H. Rasin	7	Philadelphie, E.-U.A.	do	9	Boston, E.-U. d'A., à Hillsboro', N.-B.	Griffin's-Head, N.-B.	do	...	do 15,000
20 do	Wood Brothers	3	Parrsboro', N.-E.	do	68	Rivière Hébert à Parrsboro' N.-E.	Côte de la riv. Hébert.	do	....	Perte partielle, 150
1896.										
23 mai.	Willie D.	9	Parroboro' N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	65	Parrsboro,' N.-E., à St-Jean, N.-B.	Au large du cap Spencer, St-Jean, N.-B.	Navire assailli par un coup de vent.	....	do 800

29 juin.	Wallula.........	....	Américain....	Bois, vapeur..	1924	....	Au large de Bar-Point, Canada.	Avarie causée par le gros temps....	do	2,500
....	William Law....	....	Yarmouth, N.-E.	Navire, acier, à voiles.	1631	San-Francisco à Grimsby.	....	Navire assailli par une forte bourrasque...	do	
1896.										
7 nov.	Zina M..	26	....	Goélette, bois, à voiles.	70	Saint-Jean à Parrsboro'	Rivière Parrsboro', N.-E.	Collision.......	do	200
23 do	Zina M	26	....	do	70	Parrsboro' à Saint-Jean	Au large du cap Chi gnecto, baie de Fundy	Avariée dans une bourrasque....	do	100

Tableau des naufrages et accidents rapportés comme étant arrivés à des navires canadiens et autres naviguant dans les eaux intérieures du Canada, durant les douze mois expirés le 30 juin 1897.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
5 nov.	Acadia	29	Hamilton, Ont.	Côtre, fer et bois, vapeur.	509	Fort-William à Montréal.	Lac Supérieur	Echoué	..	Perte totale, 22,500
5 sept.	Baltic	29	Collingwood, Ont.	Vapeur	....	Amarré au quai, Collingwood, Ont.	....	Feu	....	do
1897.										
27 avril.	Bannockburn	1	Montréal, Qué.	Goélette, acier, vapeur.	15	Toledo à Kingston	Au pied du lac Ontario.	Echouée	...	Perte part. 500
.....	James Clarke	13	Goderich, Ont.	Hélice, bois, vapeur.	.....	Collingwood à l'île Manitouline.	Lac Huron	Brûlé	....	Cargaison, 1,350 Perte totale, 5,500
.....	Kakabeka	18	Winnipeg, Man.	Bois, vapeur	75	Port-Arthur à l'îlot Silver, lac Supérieur.	L'îlot Silver, lac Supérieur.	Navire démarré	....	do 6,000
.....	L. Shickluna	....	Toronto, Ont.	Bois, vapeur	303	Toronto à Cleveland	5 milles à l'est de Long-Point, Ont.	Collision	....	do 10,000
.....	Maganettawan	20	Collingwood, Ont.	do	127	Collingwood	District d'Algoma	Echoué	....	do 8,000
1896.										
12 août.	Reliance	....	Montréal	Vapeur	60	Nation-Sud, Québec, à Lachine, Qué.	....	Feu	....	Perte part.
1897.										
28 avril.	Sequin	7	Owen-Sound, Ont.	do	....	Parry-Sound	Rivière Niagara	Collision	....	

